

BOLETIN
DE
ESTUDIOS HISTORICOS
SOBRE
SAN SEBASTIAN



2004
SAN SEBASTIAN - DONOSTIA

38

EL FERROCARRIL EN SAN SEBASTIÁN. 1851 - 1925

Fermín MUÑOZ ECHABEGUREN

Prólogo

El invento de la máquina de vapor de James Watt en 1782 se aplicó por primera vez en la locomotora de vapor en Inglaterra, en 1830, en el trayecto de Liverpool a Manchester. Los años siguientes se desarrollan los ferrocarriles a vapor en distintas poblaciones europeas: en Francia 1837, de París a Versalles y en España de Barcelona a Mataró en Octubre de 1848. Y ya acercándose a nuestra frontera, el ferrocarril de Dax a Bayona, en Marzo de 1855¹.

En España, el moderno tipo de transporte llegó con cierto retraso, si se compara con la introducción de los ferrocarriles en los países más avanzados. El retraso de la industrialización española, la escasa movilización de capitales y las convulsiones políticas, características de la primera mitad del siglo XIX, explican el retraso relativo con el que España llegó a la construcción ferroviaria.

El País Vasco se vio también afectado por estas circunstancias. Pese a anteriores intentos, los primeros ferrocarriles que afectaron a las provincias vascas, no comenzaron a construirse hasta 1857. Fue en 1863 cuando circularon sus primeros trenes.

Por muchos conceptos, el ferrocarril se convirtió en la principal representación de la modernidad económica: desarrollo industrial, comunicación de mercados, modernización industrial, relaciones mercantiles, apertura y diversidad de mercados agrícolas, nuevos hábitos, posibilidad de viajar.

1. Juanjo OLAIZOLA. Gipuzkoako trenak, en Bertan. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Cultura 1995, p. 73.

En el País Vasco las iniciativas ferroviarias constituyen durante la segunda mitad del siglo XIX, una infraestructura que determinó el nuevo modelo de relaciones. Condicionó toda la estructura de la economía industrial vasca².

Por las especificidades fiscales del territorio vasco, hicieron que las producciones vascas fueran consideradas como extranjeras en el resto de España, dado que las aduanas se encontraban en la línea del Ebro. El traslado de las aduanas a la costa, aseguraría para los comerciantes vascos el acceso al mercado interior³.

En 1829, un año antes de inaugurarse el ferrocarril Liverpool Manchester, se sugirió ya la posibilidad de levantar una línea entre Valmaseda y Bilbao, que no se llevó a la práctica. Tampoco el proyecto en Bilbao, de amplia movilización local de 1845-46, conocido como Concesión Vascongada⁴.

En 1845, tres años antes de la inauguración del primer ferrocarril en Barcelona, la Reina Isabel II otorgaba a las fuerzas vivas de Vizcaya la concesión para el estudio, construcción y explotación de un “Camino de hierro” que enlazara la Capital del Reino con la frontera del Bidasoa, pasando por Bilbao. La envergadura económica del proyecto, unido a la inestabilidad política del momento, impidieron la materialización de tan ambicioso ferrocarril.

El territorio de Guipúzcoa es la ruta más corta entre el centro de la Península Ibérica y el continente europeo y ofrece en la frontera del Bidasoa, el paso natural más sencillo para superar la barrera de los Pirineos. Unido a la presencia de buenos puertos en la costa.

Por ello no es de extrañar que uno de los primeros ferrocarriles de gran recorrido estudiados en el Estado español, afectara precisamente al territorio vasco⁵.

El Gobierno presidido por Narvaez perfiló una legislación general para regular las cuestiones ferroviarias en España, lo que se resolvió con la RO del 31 de Diciembre de 1844.

La mayor parte de los concesionarios que solicitaron líneas al Gobierno, tras la RO de 1844, eran de nacionalidad extranjera, ingleses,

2. GONZÁLEZ PORTILLA, MONTERO Y OTROS. Ferrocarriles y desarrollo 1856-1914. Universidad del País Vasco Bilbao 1995, p. 51.

3. Francisco COMÍNY OTROS. 150 años de la historia de los ferrocarriles españoles. Vol. I, p. 43.

4. GONZÁLEZ PORTILLA. Oc. p. 62.

5. Juanjo OLAIZOLA. Oc. p. 74.

franceses y belgas. También aparecían un núcleo de comerciantes, aristócratas y burgueses radicados en las zonas por las que atravesaría el futuro ferrocarril⁶.

En 1855 se promulgaba la primera ley General de ferrocarriles, que venía a regular todos los aspectos concernientes a éstos, incluidas las subvenciones estatales y otros privilegios.

El nuevo marco legislativo impulsó definitivamente la construcción del ferrocarril en el Estado español, atrayendo al capital mayoritariamente extranjero.

Una de las principales vías férreas a construir, era la que debía unir la Capital del Estado con la frontera francesa, línea por la que pronto se interesaron diversas empresas. Finalmente, en 1856, la Sociedad para el Crédito Mobiliario Español, de capital francés en su mayor parte, obtuvo la concesión, pero ésta solamente definía el trazado a seguir entre Madrid y un punto indeterminado del Ebro, sin dejar claro cómo debía continuar desde este lugar a la frontera⁷.

La obra del ferrocarril del Norte era un proyecto del Gobierno, cuya realización quedó en manos de la concesionaria del proyecto, Sociedad Crédito Mobiliario Español.

Cuando en 1858 se aprobó el proyecto para la zona de Guipúzcoa, entre Tolosa y San Sebastián, la concesionaria concretó ella misma su realización para la jurisdicción de San Sebastián. El Ayuntamiento de San Sebastián se encontró, por tanto, con un proyecto ya elaborado por la Sociedad, quien realizaría por su cuenta las obras. Sólo le quedó al Ayuntamiento la posibilidad de vigilar que el perjuicio y los daños que ocasionaran las obras, en los terrenos de su jurisdicción, fueran lo menos violentos posibles, y en ello se esmeró, no cejando en la vigilancia de unas obras que el Ayuntamiento no podía dirigir ni modificar por su cuenta.

6. Francisco COMIN. Oc. 37,41.

7. Juanjo OLAIZOLA. Oc. p. 75.

Ferrocarril del Norte

Primeros proyectos. Pugna entre provincias

El 25 de Enero de 1845, la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio, propusieron oficialmente la construcción de un ferrocarril de Madrid a Irún por Valladolid, Burgos, Valmaseda, Bilbao, Durango, Deva y San Sebastián. La idea primitiva era conseguir una línea que uniera Bilbao con Madrid; pero en la pugna con Alava y Guipúzcoa, que pretendían conseguir el trazado Madrid Frontera por Vitoria, se prolongó hasta Irún la línea proyectada, con objeto de conseguir más fácilmente la concesión.

Fue nombrada una Comisión que obtuvo en Madrid aquel mismo año lo que fue llamada “Concesión Vascongada”. Al año siguiente se constituyó en París la “Compañía del Ferrocarril Irún a Madrid por Bilbao” con un capital de 600 millones de reales, de aportación bilbaína y francesa principalmente.

La insuficiencia de recursos y la política ferroviaria cambiante de los Gobiernos, determinaron que no cuajara el proyecto⁸.

El 14 de Marzo de 1851 se estudió en el Ayuntamiento de San Sebastián la comunicación de fecha 9 de Marzo, recibida desde Bilbao, remitida por la nueva empresa “Camino de hierro del Norte, Madrid por Bilbao” al Alcalde de San Sebastián

“Seis años hace que la Diputación de Vizcaya y el Ayuntamiento de esta Villa de Bilbao inauguraron el proyecto de un ferrocarril que enlace a la vez la Capital de la Monarquía con Europa y los graneros de Castilla con el Océano, pasando desde Bilbao a Irún por la costa y señaladamente por la ciudad de San Sebastián.

Esta grandiosa obra podría retrasarse por la agitación y las calamidades de los tiempos, pero su día llegará para ventura del país vascongado.

Se han levantado planos de las primeras secciones, por ingenieros ingleses y españoles, expertos en vías férreas.

Hoy que los tiempos van siendo bonancibles, que los capitales no escasean, los ensayos hechos en pequeña escala en nuestra patria empiezan a llamar la atención y excitar el entusiasmo de las masas, se halla también abocada en las Cortes la discusión del dictamen evacuado por la Comisión de investigaciones creada en la anterior legislatura.

8. *Enciclopedia Auñamendi*. Vol. XIII, p. 315.

Ella formula un proyecto de ley de ferrocarriles en el que aparecen las ventajas que a todos lleva el camino de hierro de Irún a Madrid y VE comprenderá la gran importancia del resultado de la medida.

Para obtener lo antes posible la discusión en el Congreso de los Diputados del citado dictamen, se han dado pasos oportunos por algunos diputados y senadores. Como la gravedad del asunto exige que no se perdone medio alguno, apelamos al patriotismo y acreditado celo de VE, pidiendo se digne recomendar eficazmente esto mismo a los representantes de esa provincia en las Cortes.”

El Ayuntamiento ha discutido sobre este asunto: sus ventajas son evidentes pero su misma magnitud y los resultados a que daría lugar, aconsejan un examen muy detenido y reflexivo; y el Ayuntamiento no tiene hasta ahora más datos ni noticias del proyecto que las de esta comunicación.

Se acuerda manifestar a la Comisión de Bilbao su gratitud por la consideración que el Ayuntamiento le merece; que este Ayuntamiento simpatiza con tan importantes mejoras y deja consignado que esas son también sus ideas.

El 30 de Junio de 1851, la misma empresa de Bilbao comunica al Ayuntamiento de San Sebastián que se ha producido un peligro en el interés del Gobierno por nuestra línea, pues se inclinan por el camino de Alicante, lo cual retrasaría indefinidamente el proyecto del ferrocarril del Norte. Piden al Ayuntamiento de San Sebastián se dirija también al Ministro de la Guerra y representantes en Cortes para defender nuestra línea.

El 2 de Julio se da lectura en el Ayuntamiento a este comunicado. El Alcalde dijo que tan pronto fue recibido, esta provincia tomaba parte inmediata en sus gestiones y que la Junta de Comercio de esta Ciudad se proponía también hacerlo. Se preparará una exposición para SM y que se le dé curso.

El 10 de Agosto de 1852, el Ayuntamiento de Vitoria se dirige al de San Sebastián. Después de estudiados todos los datos disponibles, manifiesta que la línea de ferrocarril Miranda de Ebro a Irún o del Ebro al Vidasoa, pasando por Vitoria, sea la más natural, la más corta, la más fácil y económica y más ventajosa a la Nación y a Vitoria.

Se ha nombrado una Comisión y se dirigen a VE para que reuniendo datos y pareceres de inteligentes en la materia, se impulse para que sea concedida esta vía y del estado de sus gestiones para la obtención del Gobierno de esta concesión.

El Ayuntamiento de San Sebastián acuerda que tomando las noticias conducentes de las que se ocupan en los trabajos del trazado, se conteste oportunamente a la Comisión de Vitoria.

En el Decreto del Ministro de Fomento, Agustín Esteban Collantes, de fecha 7 de Agosto de 1853, se dice que las concesiones o confirmaciones para la apertura de líneas de ferrocarril, hechas o aprobadas hasta el día, en virtud de Reales Decretos o Reales Ordenes, se llevarán a cumplida ejecución, conforme a las prescripciones acordadas y condiciones estipuladas en las mismas RO u órdenes de concesión.

Todas las concesiones o confirmaciones de líneas de ferrocarril, cuyos propietarios o entidades adjudicatarias tengan derecho a abono por parte del Estado, conforme a la Ley de 20 de Febrero de 1850, estarán sujetas a la ley general de ferrocarriles que ha de formarse y presentarse a las Cortes.

Paralelamente a los esfuerzos de Vizcaya, Navarra trataba de conseguir una vía férrea. La Diputación de Navarra, en 1853 presenta al Gobierno su plan de enlace ferroviario de Madrid con los Pirineos por Soria, Logroño y Pamplona, atravesando las Alduides y contactando en Bayona con la red francesa.

Proyecto que va a contar, lógicamente, con todo el apoyo del Gobierno francés y las esperanzas del puerto de Lapurdi que, a costa del donostiarra, se convertiría mediante este tendido en el colector del tráfico mercantil generado por Navarra y Aragón.

Guipúzcoa temía ver desaparecer el tráfico de Navarra y Aragón pensado para sus caminos y puertos. Fue éste uno de los argumentos utilizados por los comerciantes guipuzcoanos para hacer fracasar el plan navarro, subrayando además otras razones de tipo estratégico, como la vulnerabilidad de la plaza fuerte de Pamplona en caso de una nueva confrontación con Francia. Una argumentación que, a la postre, iba a ser más efectiva: el informe del Departamento de Obras Públicas fue favorable al proyecto navarro pero no así el del Ministerio de Defensa⁹.

El 15 de Setiembre de 1853, la Diputación de Navarra se dirige a la Reina para que el Gobierno determine que el ferrocarril del Ebro al Vidasoa se aumente al general del ferrocarril de Madrid a la frontera, a fin de que determine el Gobierno el proyecto sobre la construcción de la línea por Navarra, Vitoria y Burgos, la mejor dirección de la línea del Norte.

9. Elena BARRENA. en Hemen de la Kutxa 1995, p. 56.

El 21 de Febrero de 1855 el Gobernador de Alava manifiesta al Ayuntamiento de San Sebastián el interés que tendrían las tres provincias vascongadas en la construcción del ferrocarril en pequeña escala que, partiendo de un punto dado de la ribera del Ebro, atravesando las provincias y desembocando en las capitales, trajese a ellas los productos de toda Rioja, parte de Navarra, Castilla la Vieja y Aragón, con cuyas miras deseaba escuchar a esta Corporación.

El Ayuntamiento de San Sebastián ha tratado del particular detenidamente, escuchando a una Comisión de la Junta de Comercio. Acuerda se consteste al Gobernador de Alava que el Ayuntamiento tiene expuestas sus razones antes de ahora al Gobierno de SM, en las materias en consonancia de las ideas emitidas a esta Corporación por el Ayuntamiento de Vitoria en 10 de Agosto y 3 de Setiembre de 1852, no se considera en el caso de ocuparse del asunto, hasta que llegue el momento oportuno, y entonces lo hará conciliando los intereses de este puerto con los generales de esta Nación.

El 17 de Marzo de 1855, la Junta de Comercio de San Sebastián desea promover de nuevo las gestiones principiadas acerca de la líneas del ferrocarril Madrid a Francia. Pide esta Junta al Ayuntamiento, nombre una Comisión y visiten al Gobernador de la Provincia para saber los medios que podrían adoptarse en asunto que tanto interesa a esta Plaza.

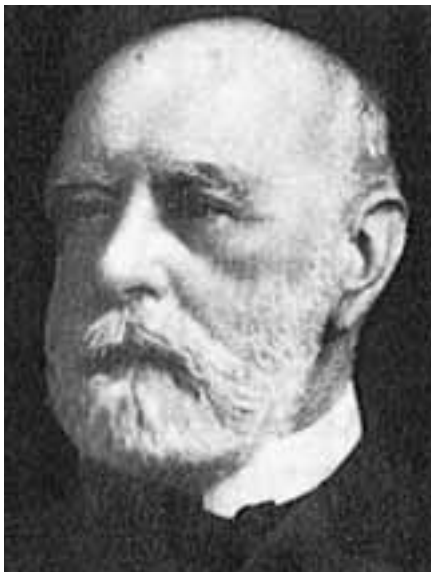
El día 19 queda nombrada la Comisión: el Alcalde, el Regidor Fernández y el Arquitecto Cortazar.

3 de Abril de 1855. En exposiciones de 28 de Junio de 1851 y 12 de Julio de 1852, este Ayuntamiento y la Junta de Comercio llamaron la atención de la Superioridad sobre la implantación de la línea del ferrocarril del Norte y sobre los dos proyectos que entonces se debatían.

Ahora se ha presentado al Congreso el nuevo proyecto de ley de las líneas principales, y con respecto a la del Norte, hace entrever que puede haber alguna modificación, que estaría más en armonía con los intereses generales y los de esta Ciudad, si no se interpone el obstáculo de llevar el ferrocarril de Navarra a Francia sin tocar en Guipúzcoa e Irún, según parece se intenta, a pesar de que el nuevo proyecto citado se señala como punto de término en el territorio español el de la villa de Irún.

Tales son las ideas que las Comisiones han tenido y explicado al Gobernador de la Provincia, fijándose principalmente en la vía por Alsasua a Irún, y así se ha preparado una exposición para el Ministro de Fomento.

Se dirigieron copias a D. Claudio Anton de Luzuriaga y D. José Manuel Collado, así como a D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui, Senadores y Diputados a Cortes por Guipúzcoa, rogándoles su cooperación, y a la Diputación de esta Provincia para que se halle enterada.



Fermín de Lasala, duque de Mandas (AGD)

(A)

El Gobernador de esta Provincia, con fecha 11 de Abril dice que ha dado curso, con su apoyo, a la exposición de esta Corporación y Junta de Comercio, para el Ministro de Fomento, para que en el ferrocarril del Norte, desde Burgos a la frontera, se dé la preferencia al trazado de Alsasua.

En un informe presentado por la Secretaría al Ayuntamiento de San Sebastián, se decía que hubo gran oposición al proyecto promovido por los franceses y apoyado por el Gobierno, de realizar el camino por Bayona y las Alduides a Pamplona, en provecho exclusivo de Bayona y gran perjuicio de puertos españoles.

La parte española que se encontraba amenazada despertó y llamó a su auxilio a todo lo que en España podía apoyarla.

A los tres meses, en 1955, se dio la ley para el ferrocarril del Norte y cual demandaban los intereses y el decoro de la Nación, debía terminar en Irún, bajando por Castilla, Alava y Guipuzcoa. Y para atender a provincias ricas como Navarra y Aragón, la ley disponía que desde Zaragoza viniese por Navarra otro camino que empalmaría con el del Norte en Alsasua.

El 18 de Abril se recibe carta de D. Luis de Mariategui a D. Tadeo Ruiz de Ogarrio, Alcalde Presidente del Ayuntamiento y D. José Minondo, Vicepresidente de la Junta de Comercio de San Sebastián.

Bien penetrado de la importancia que para el porvenir de esa Ciudad tiene la dirección que definitivamente haya de darse a la línea del ferrocarril del Norte, aseguro a Vds. que más que de ninguna otra cuestión había creído mi deber ocuparme, antes que llegara a mis manos su atento oficio del ocho, acompañándome copia de la que en 28 de Junio de 1851 y 18 de Julio de 1852, esas Corporaciones expresaron ya en relación al mismo asunto y de la nueva solicitud elevada al Ministro de Fomento el 7 del corriente.

Hago llegar a su poder copia de las enmiendas que proyecto, tan pronto se presente la ley general de ferrocarriles. San Sebastián está situa-

da en posición geográfica tal que bien se realice la línea por Valladolid y Burgos o procediéndose antes, como muy probable, se ejecute a Zaragoza y se prolongue por el Oeste hasta entrar por Guipúzcoa en Francia, ese punto, a pesar de todos sus inconvenientes, ha de llegar a ser el primero del Océano.

No tienen pues Vds. que preocuparse respecto a la dirección que habrá de llevar la primera línea férrea que partiendo de la Capital vaya a finalizar en la frontera del vecino Imperio. Bien se ejecute primero la conocida por línea del Norte o que antes se proceda a la de Zaragoza, una u otra irán a buscar las cercanías de Irún, pasando antes por el Puerto privilegiadamente situado en el Océano

No hay idea que tuviese más probabilidad de ser rechazada por cualquier Gobierno, a que Vds. aluden al Ministro de Fomento: es evidente que dirigiendo la vía férrea desde Navarra a Francia sin tocar esa Provincia, un puerto extranjero sería el que viese fomentar la riqueza, a costa de los nacionales..

El 27 de Abril, la Diputación de Navarra autoriza a su Comisión para tratar con la Diputación de Guipúzcoa el proyecto de camino de hierro que, partiendo de Zaragoza y atravesando por Navarra y tocando en su Capital, termine en uno de los puertos de dicha Provincia e Irún.

El 9 de Mayo dichos Comisionados reunidos en la Sala de Sesiones de la Diputación de Guipúzcoa, explican el objeto de su misión. La Diputación de Guipúzcoa les agradece haber contado con ella para llevar a cabo el proyecto. Aunque lo acoge como útil y ventajoso a Aragón, Navarra y Guipúzcoa, no puede comprometerse y ha de pasar a Superiores instancias.

El asunto pasó a la Extraordinaria y a las Juntas de Hernani.

Se comenta esta reunión en sesión del 23 de Mayo en el Ayuntamiento de San Sebastián. En cosa tan vital para todo el porvenir de esta Ciudad, nada puede hacer ella, reducida a sus solas fuerzas, y necesita de que los hijos celosos, los buenos patricios se coloquen dando sus nombres al frente del pensamiento, para que vaya a reducirse a hechos prácticos. Y teniendo en cuenta que entre ellos se cuentan el Excmo. Sr. Claudio Anton de Luzuriaga y D. José Manuel Collado, así como D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui., acuerda el Ayuntamiento se les dirija, en unión con la Junta de Comercio, oficio en el sentido consignado en esta Acta.

Proyecto elegido. Dificultades

Se da a conocer la Ley de 3 de Junio de 1855, ley general de ferrocarriles, que establece el trazado Madrid Irún por Miranda y Vitoria, el que

avanzando por Alsasua entraría en Zumarraga y por Tolosa llegaría a San Sebastián.

En la pugna establecida por las diversas provincias para conseguir el ferrocarril, salieron triunfantes Alava y Guipúzcoa.

6 de Julio de 1855. Informe de la Comisión especial de la Diputación de Guipúzcoa, al Ayuntamiento de San Sebastián. Las provincias de Vizcaya, Alava y Navarra se afanan en atraer hacia sí los beneficios que decidirán su suerte futura para conservar y aumentar su agricultura, comercio e industria. Ya no es objeto de discusión, se trata de la necesidad de que nos apresuremos a poseer los favores que ofrece, antes de que para nosotros desaparezcan para siempre.

Hemos visto agitarse a Vizcaya para ponerse en contacto con la Corte y con Francia, pensando que la vía de comunicación pase por aquella provincia, tocando con el puerto de Bilbao.

Alava invita a Vizcaya y Guipúzcoa para que acepten la vía que partiendo de la ribera del Ebro, atraviere a aquellas dos provincias. Por eso, la Navarra, prescindiendo de su anterior proyecto, concibe ahora el vasto plan que se extiende desde Bidasoa a Cataluña.

Y finalmente, Vizcaya, acomodándose al cambio de circunstancias, invita a Alava y Guipúzcoa a obrar de mutuo acuerdo en el asunto.

¿Podrá mostrarse indiferente la representación de Guipúzcoa cuando las demás provincias trabajan con tanto ardor por la consecución de un bien que afecta a la existencia futura de todos? ¿Podrá exponerse a que por resultado de intereses encontrados, se vea reducido mañana a un aislamiento que destruya su agricultura, su industria y sus puertos?

La Comisión cree y reclama imperiosamente que VS adopte las medidas conducentes para que la apertura del ferrocarril Madrid a Francia se verifique en la manera más beneficiosa posible para la misma.

El 31 de Agosto el Gobierno de la Provincia de Guipúzcoa se dirige al Alcalde de San Sebastián. Habiendo sido nombrado el Ingeniero de Caminos C y P, Manuel Estibaus por RO del 24 de Julio para verificar los estudios necesarios para el trazado del ferrocarril del Norte, por Alsasua desde Vitoria a Irún, espero que no solo no se le pondrán obstáculos en los reconocimientos de campo necesarios, sino que V. le prestará los auxilios que reclame y le sean necesarios.

El Ayuntamiento acusa recibo y toma buena nota.

El 17 de Octubre, el Gobernador de Guipúzcoa transmite al Ayuntamiento de San Sebastián la comunicación del día 8, del Ministro de Fomento.

Con fecha 24 de Julio último dirigí a VS la RO que decía lo siguiente. Habiendo resuelto por RO de esta fecha que se concluyan los estudios facultativos del ferrocarril de Madrid a Irún por Valladolid y Burgos, y deseando someter a las Cortes, con la ley relativa a la ejecución de esa línea, todos los pormenores y noticias que puedan conducir al conocimiento de su costo, recursos con que se ha de contribuir para su construcción y rendimientos de explotación, oyendo a la Diputación Provincial, Ayuntamientos y demás Corporaciones y personas que crea conveniente, para reunir los datos estadísticos de la producción de todas clases en esa Provincia, del movimiento de transportes y viajeros que se calcule habrá de concurrir al ferrocarril que ha de cruzarla. Y acuerden sus compromisos para las subvenciones con que han de auxiliar la empresa.

El 24 de Octubre reitera el Gobernador pidiendo noticias de los resultados que pudiera dar la línea del ferrocarril del Norte y lo que esta Ciudad contribuirá para esta obra.

Acuerda el Ayuntamiento se conteste con los datos siguientes:

- La Aduana de este Puerto rindió el último año 8.922.000 reales, y que este año lleva ya dados 9.500.000 reales.
- Que de 1842 al 44 entraron en esta Ciudad 39.044 carros, y que desde 1852 al 54 han entrado 77.656 carros.
- Que todas las diligencias de Francia para Madrid, Aragón, Navarra y Vizcaya, tocan en esta Ciudad, que es el punto de reunión de todas esas empresas.
- Que habiendo acordado esta Provincia tomar parte en la empresa del ferrocarril, la Ciudad contribuirá con el país en la proporción que le corresponda.
- Pero las relaciones importantes de esta Ciudad están con Navarra y Aragón y los resultados serán mucho mayores el día en que haya una vía férrea que pase por esas Provincias hasta Zaragoza.

Se remitirá copia de este informe a D. José Manuel Collado y a D. Fermín Lasala, llamando seriamente la atención de ambos sobre este punto.

El 5 de Marzo de 1856, el Gobernador manifiesta al Alcalde, que la Diputación desea ocuparse del ferrocarril, tan pronto tenga los datos, y desea saber la acogida por parte de esta Ciudad y los capitalistas de ella.

Las Comisiones contestan que esta Ciudad contribuirá con lo que le toque como pueblo de Guipúzcoa y que emplearán todo su influjo en el ánimo de los capitalistas de la Ciudad y forasteros.

El Diputado General quedó satisfecho y tan pronto como tenga los datos, la Diputación formulará su proyecto y lo someterá a una Junta particular, conforme a lo encargado en las últimas Juntas Generales de Hernani.

El 18 de Marzo se recibe en el Ayuntamiento comunicación de los Sres. Collado y Mariategui. Se habla de la línea del Norte que baja desde Burgos. Conoce el Ayuntamiento que esa línea es importante y deseada, pero sería preferible para esta Ciudad la línea que bajase desde Zaragoza, Navarra y ésta a Irún, porque es la que necesita el Comercio de esta Ciudad.

Unánime el Ayuntamiento en esto, que se llame la atención del Sr. Mariategui, a fin de que lo tenga presente.

El 29 de Marzo D. Luis de Mariategui escribe al Alcalde de San Sebastián. No oculta la gran importancia que para esta Ciudad tiene la comunicación con Navarra y Aragón, ya que San Sebastián es el puerto natural de aquellas provincias. Hemos hecho valer nuestro influjo para contribuir a que no se abra el Pirineo por Canfranc y que el camino de Zaragoza busque su entrada en el vecino Imperio, tomando también la dirección de Alsasua.

He hecho saber al Sr. Pereire, de la Compañía de Crédito Mobiliario, que los trabajos tan luego como salgan adjudicados, los trozos de Burgos a Miranda y de esta parte a la frontera, principien por ésta, y cuanto antes podamos ver la locomotora corriendo la distancia recomendada por esa Corporación y la Provincia.

Sesión de Ayuntamiento el 9 de Abril. El Presidente manifiesta que la Junta de Comercio deseaba tratar con el Cuerpo Municipal sobre la dirección más ventajosa del ferrocarril para esta Ciudad, pues que según noticias, el trazado realizado por el ramo de Ingenieros era por Loyola y Hernani y se consideró más ventajosa la vía de Andoain por Lasarte.

Aunque en esta parte no era unánime la opinión de los Concejales, se reunirán ambas Corporaciones.

Quedó resuelto elevar una exposición al Ministro de Fomento, solicitando que el trazado por Lasarte sea con preferencia al de Loyola y Hernani. Que sobre el río Oría existen ya fábricas de importancia y el pueblo de Lasarte por donde pasa dicho río, admite todavía el aumento de otros establecimientos en sus inmediaciones.

Que en una conferencia tenida con el Ingeniero encargado, manifestó que encontraba iguales ambas vías en inconvenientes, habiendo preferido la que ofrecía menos costo y menos extensión, y ha dado curso sólo al trazado de Loyola y Hernani.

Que a juicio de las Corporaciones exponentes, aparte de los grandes intereses que se pueden recortar en las orillas del río Oria, si quedan desviados de la vía férrea, tiene otro inconveniente el dilatado valle de Loyola por donde pasa el Urumea, que entra la marea y es más bajo que la altura de las aguas en las altas mareas.

Aquella resolución fue tomada por la mayoría de ambas Corporaciones, pero los Sres. Presidente y el Regidor Fernández emitieron opinión distinta, y en siguiente sesión del Ayuntamiento, el Sr. Fernández expuso lo que sigue:

Me he opuesto al trazado de Lasarte,

- 1º. Porque según los estudios y el proyecto de la ley, sobre ser más largo, cuesta un 25% más.
- 2º. Porque a la salida del pueblo habría un paso a nivel que entorpecería considerablemente la circulación.
- 3º. Porque ese entorpecimiento sería más sensible y perjudicial para San Sebastián, que no tiene mas que una sola salida.
- 4º. Porque se inutilizará en gran parte el mayor terreno, casi el único de que puede disponerse para almacenes, para edificios y para ensanche de la población.
- 5º. Porque en cambio de estos inconvenientes, el trazado de Lasarte no ofrece en mi concepto ninguna ventaja a San Sebastián.

La mayor distancia a San Francisco es tan insignificante, que no merece mencionarse, tratándose de caminos de hierro. Si Pasajes ha de atravesarse el comercio de San Sebastián, lo que me parece imposible, lo mismo lo atraerá con un trazado que con otro.

El argumento de que se aleja de las fábricas de Lasarte es improcedente. Las importaciones y exportaciones de esas fábricas, de todas maneras, se harán por este puerto, cualquiera que sea el trazado. Comprendo que aquellos fabricantes preferirán el trazado que pasa por sus establecimientos, pero lo que a ellos conviene, no conviene a San Sebastián.

El Ayuntamiento, cuya única misión es velar por el bien de este vecindario, no debe abogar por los intereses de otras localidades, con detrimento de los del pueblo que administra.

Los Concejales Queheille y Sanz se adhieren a la opinión del Sr. Fernández.

El 21 de Mayo, el Ayuntamiento de Bayona de Francia ha dado a la prensa un acuerdo relativo a promover la apertura de la vía férrea desde Navarra a Francia, y ha diputado personas a Madrid con objeto, al propio tiempo que se promueve en las Cortes el trazado desde Burgos a Vitoria, sin que se trate de continuarlo hasta Irún.

La circunstancia denota mucha analogía entre las razones que el Ayuntamiento de Bayona y los autores del proyecto alegan, y que cuando esta provincia trató del trazado desde Irún a Tolosa, se le contestó de parte del Gobierno, que no entraba en sus ideas hacer concesiones parciales sino subastar todo el trayecto de Burgos a Irún, hizo recelar que pueden moverse intereses bastardos y antinacionales, que no entran en la recta intención del Gobierno.

Y por eso creyó ya oportuno obrar en reunirse en nombre del Ayuntamiento y de la Junta de Comercio, llamando la atención del Gobierno contra gestiones tan opuestas al interés y al decoro nacional, cuando en nuestra provincia hay puertos de comercio que están llamados a ser la base de la comunicación de ambos mares, por la vía férrea de Zaragoza Barcelona y a esta Ciudad.

Se preparó la exposición y fue dirigida, y el Ayuntamiento acuerda conste lo obrado, pasando copia a la Diputación de esta Provincia, para que por su parte apoye las gestiones del Ayuntamiento y de la Junta de Comercio.

El 21 de Mayo la Diputación se dirige al Ministro de Fomento.

Sobre el proyecto de concesión del ferrocarril del Norte, entre la Corte, Valladolid, Burgos y Vitoria, supone que dando principio a los trabajos del ferrocarril por la extrema frontera, serían ventajas de gran economía en la conducción del material que procede del extranjero, trató esta Diputación en sesión del 10 de Abril, de lo más conducente a la construcción del trozo comprendido entre el Vidasoa y Tolosa, ya informado de que el Gobierno resolvía sacar a pública licitación la sección que abraza los extremos de Burgos y el Vidasoa con los intermedios de Vitoria, Tolosa y San Sebastián.

Pero se ve sorprendido con la presentación del proyecto de ley que, apartándose de la mente del Gobierno, no sólo amenaza el porvenir de Guipúzcoa, sino que sacrifica los intereses nacionales, con ventaja de los extranjeros.

El puerto de Bayona que ha sido siempre y continúa siendo el depósito principal de las mercancías destinadas a España, se ve amenazado de ruina si se abre el ferrocarril que una nuestra nación con la vecina y sea un puerto español el que le sustituya. De aquí los extraordinarios esfuerzos que ha consagrado dentro y fuera de España, a fin de conseguir que sea el punto de término del ferrocarril de la Península, alejando su trayecto del puerto de San Sebastián.

La Diputación de Guipúzcoa está persuadida de que los gestores del puerto de Bayona se esfuerzan en abrir un ferrocarril que pasando por el Baztán y tocando en jurisdicción de Irún, se interne en Francia y fraccionando la sección de Burgos al Vidasoa, limitándola hasta la ciudad de Vitoria.

Esta Diputación cree que por favorecer intereses extraños, no deben sacrificarse los propios y que un puerto extranjero pueda ser favorecido en detrimento del amor patrio.

Como esta razón es cuestión de vida o muerte para esta provincia, pobre pero culta y leal a la Nación española, espera la Diputación que el Gobierno y las Cortes constituyentes no consentirán, por el bien de la patria, que se adopte una determinación contraria a los intereses, el decoro y la dignidad nacional

Suplica a VE interponga todo su poder e ilustración para que el Gobierno del Estado conceda la licitación del ferrocarril comprendido entre Burgos y el Vidasoa, por Vitoria, Tolosa y San Sebastián.

El 25 de Mayo, la Diputación foral traslada su oficio del 21, al Ayuntamiento y Junta de Comercio, copia de la exposición que ha elevado, apoyando lo que establecieron aquellas dos Corporaciones en cuanto a la dirección de la vía férrea por esta Ciudad.

El 21 de Junio, la Junta de Comercio se dirige al Alcalde de San Sebastián.

Satisfechos por la presentación a las Cortes constituyentes por el Gobierno del proyecto de ley del ferrocarril Madrid Irún, desde Burgos a la frontera, ha observado sin embargo que no han atendido su petición para que entre los estudios sobre el trozo de Andoain a esta Ciudad, por las dos direcciones que pudiera traer, la una por Hernani y la otra por Lasarte, se diera preferencia a esta última.

El Alcalde en sesión de este día, da cuenta del oficio que ha recibido de la Junta de Comercio, acompañado de la minuta preparada de exposición al Congreso, pidiendo que sea preferida la vía férrea por Lasarte a la de Hernani.

La ley remitida por el Gobierno al Congreso dice en el artículo 3º que la empresa concesionaria estará obligada a sujetarse a los proyectos aprobados por el Gobierno.

El Ayuntamiento examina si representará con arreglo a la minuta, o modificará para que la vía férrea vaya con preferencia por Lasarte. Discutidas las ideas, se acordó por cinco votos contra cuatro, que sí se haga la representación. Y se trató también si se adoptará o no la minuta presentada por la Junta de Comercio.

La Junta de Comercio envía al Ayuntamiento la minuta dispuesta para presentarla al Gobierno, para que el Ayuntamiento manifieste si está dispuesto a suscribirla, para que aparezca que ambas Corporaciones han obrado siempre de acuerdo en un asunto de tanto interés.

Se dice en la minuta a las Cortes constituyentes.

El proyecto de ley presentado por el Gobierno en fecha 16 de este mes, marcando el trazado de la tercera sección del ferrocarril del Norte, colmaría de júbilo a este leal vecindario si los términos en que aparece redactado su artículo 3º, no rebajare grandemente sus muy fundadas y legítimas esperanzas.

Cuando los Ingenieros estudiaron la línea entre Andoain y esta Ciudad, dieron con fácil y poca medida decisión, la preferencia a la idea de traer el camino por Hernani y el Valle del Urumea, las Corporaciones que suscriben acudieron al Ministro de Fomento con su exposición del 4 de Abril, manifestándole sus razones a favor del trazado por Lasarte y suplicando se practicasen otros estudios por esta parte.

Si la empresa concesionaria está obligada a sujetarse a los proyectos aprobados y no figura en él el de Andoain a esta Ciudad pasando por Lasarte, se deduce que ha sido desestimada aquella solicitud. Pero el asunto es de demasiada trascendencia y las Corporaciones insisten en sus razones.

No basta decir que el trayecto desde Andoain a San Sebastián pasando por Hernani es más breve, más económico y más ventajoso que lo sería pasando por Lasarte. Hay razones estratégicas, industriales y mercantiles que abogan poderosamente para la línea de Lasarte, con preferencia a la de Hernani.

Razones estratégicas, porque ninguna nación que consulte su seguridad, puede renunciar a la importante ventaja de hacer pasar el ferrocarril en una extensión considerable bajo el fuego directo de las baterías de su primera plaza fronteriza; razones industriales, porque sería desconocer los intereses generales y los particulares que han nacido a su sombra, aleja el

camino de un río, el más beneficioso del país, precisamente en el punto donde se hallan establecidos diferentes fábricas y se proyectan otras, para traer por la orilla de otro río, completamente inútil para la industria. Y razones comerciales, en fin, por estar más próximo a esta puerto la línea de Lasarte que la de Hernani, debe ser más fácil y barato el transporte de géneros al mercado de San Sebastián.

Quizá hay quien sueñe en que la vía férrea pasando por Hernani podría resucitar el puerto de Pasajes, pero semejante ilusión sería inviable, porque el puerto de Pasajes, que tiene el inconveniente de no ser puerto de refugio, nunca puede aspirar a ser otra cosa que un auxiliar del puerto de San Sebastián, cuya fácil entrada le hace siempre accesible en los frecuentes temporales de la Costa Cantábrica.

En resumen, la petición de los recurrentes se afirma por sí misma.

En la Gaceta de Madrid, del 12 de Julio de 1856, se publica la orden de concesión del ferrocarril del Norte. Consta de catorce artículos y tres adicionales. Se resume.

Se autoriza al Gobierno para otorgar a la Sociedad de Crédito Moviliario Español, la concesión del ferrocarril denominado del Norte, en la parte de Madrid a Valladolid, pasando por Avila y Medina del Campo, conforme a la ley de 13 de Noviembre de 1855, y en la de Burgos a la frontera francesa pasando por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián.

El Gobierno auxiliará la construcción de esta línea con una subvención en metálico o papel del Estado, de 330.000 reales por cada kilómetro de Madrid a Valladolid y de 444.000 reales por cada kilómetro de Burgos a la frontera.

Los abonos de la subvención se harán en tres partes iguales por kilómetro; la primera se pagará terminados que sean los movimientos de tierra y obras de fábrica; la segunda cuando se presente el material fijo y móvil correspondiente a cada kilómetro y la tercera, después de abierto el tráfico.

La subvención total será directamente satisfecha por el Estado, pero las provincias por donde pase el ferrocarril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndose en cada una en proporción de los kilómetros de camino que de la misma atraviese.

La concesión durará 99 años.

Los concesionarios se comprometen a construir el ferrocarril de Burgos a la frontera con sujeción a los proyectos aprobados por el Gobierno y la ley general de ferrocarriles.

Las obras de Madrid a Avila deberán quedar concluídas y dispuestas para la explotación en el término de cinco años, a contar desde la adjudicación de la línea; en el de cuatro las de Avila Valladolid y de Burgos a Vitoria, y en el de siete las de Vitoria a la frontera.

Si llegase a caducar la concesión hecha por el artículo 1º desde Alsasua a San Sebastián, la empresa que se forme para la construcción del camino de Zaragoza a Alsasua, podrá continuarle hasta San Sebastián.

Por tanto mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes , Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Las Cortes Constituyentes presentan a la Reina Isabel II la ley el 24 de Junio de 1856, quien la refrenda el 11 de Julio de 1856^{9bis}.

El Crédito Mobiliario Español, de los Hermanos Pereire, concesionarios del ferrocarril Madrid a la frontera francesa, fue la Empresa que tuvo la idea más clara del significado de este nuevo medio de transporte. Fue también la única en obtener, desde el principio, la concesión completa de una línea desde Madrid a la periferia¹⁰.

El 8 de Octubre, el Gobernador participa al Presidente del Ayuntamiento que ha llegado el Ingeniero Civil D. José Peñarredonda a los nuevos estudios de la vía férrea por la dirección de Andoain a esta Ciudad por Lasarte, y encarga se le presten los auxilios que pudiera necesitar.

El día 15 se recibió la grata noticia de que la empresa del ferrocarril del Norte había quedado en la subasta celebrada el mismo día, para la Sociedad del Crédito Mobiliario.

Al momento se anunció al público esta nueva tan deseada y se celebró con festejos.

3 de Enero de 1857. Llama mucho la atención del Ayuntamiento, las contrariedades que sufre la vía subastada del ferrocarril a Irún. Las gestiones que se ponen en movimiento para atraer la vía desde Bayona por las Alduides a Navarra y las terribles consecuencias que esta novedad traería al comercio.

En ocasiones solemnes como ésta, el Ayuntamiento ha solido aunarse con la Junta de Comercio, organizando una Comisión y ha trabajado por los intereses de la Ciudad. Hoy las circunstancias exigen todo esfuerzo. Se

9 bis ARCHIVO FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Madrid

10. Gustavo REDER. Historia de la tracción-vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte. Madrid 2000, p. 19,25.

acuerda nombrar la Comisión compuesta por los Sres. Alcaldes, Campi3n y el Secretario y se invite a la Junta de Comercio que por su parte hagan lo mismo.

El 9 de Enero, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio envían un largo escrito a SM la Reina, que fue reproducido en la imprenta Baroja, respondiendo y atacando las posturas antinacionales de llevar la vía por Navarra a Francia, sin tocar en el litoral y en Irún. Bayona no guarda esfuerzos para ello porque desea recoger los mercados ricos, vía Alduides, de Aragón, Rioja, Cataluña y Zaragoza o Madrid, reduciendo a la nada al comercio y los puertos españoles de esta costa, como Santander y Barcelona

Se extiende en datos económicos, costos, recomendaciones, etc. El proyecto de Alduides sería el hundimiento del porvenir español, el triunfo de los extranjeros sobre los españoles..

El 18 de Enero, carta de D. Fermín Lasala al Alcalde y a la Junta de Comercio, manifestando que se ocupa de la inserción de la exposición que se hizo a la Reina, en el periódico El Diario Español y se pone en contacto con otros periódicos que lo insertarán.

El Ayuntamiento de Pamplona escribe a la Diputación de Guipúzcoa en respuesta a la comunicación de San Sebastián a la reina, que ha visto reproducida en la prensa. Responde duramente a San Sebastián y protesta por su egoísmo. No se opone al camino hasta Alsasua e Irún por San Sebastián, pero que no se niegue a una salida directa de

Navarra por Alduides para exportar sus productos, sin necesidad de un largo rodeo de Alsasua a San Sebastián.

También envían este comunicado a la Reina*.

Del informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

Después de adjudicada la subasta, la inacción de la Empresa concesionaria por una parte y por otra sucesos políticos que cambiaron las personas del Gobierno español, resucitaron las esperanzas de los bayoneses y bajo la poderosa influencia de su Emperador, renovaron sus gestiones, unidos con la Diputación de Navarra.

* Para más completa información sobre la cuestión de los Alduides, véanse las dos obras del Historiador Carlos Larrinaga:

- El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX. Edición del Casino de Irún 2002.
- Peyroncelly. San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX. Fundación Kutxa 2004.

Se dio la voz de alarma a las Castillas, León y Asturias y otras provincias, a quienes importaba la línea del Norte, pues la obra tan inmediata de Navarra a Francia como la de Alduides, la hará impracticable. Así se suscitó una viva y ardorosa polémica.

Tuvo principio por una exposición elevada a SM por las Corporaciones de esta Ciudad, otra por esta Provincia, y la que el Ayuntamiento de Pamplona dirigió con aquel motivo a la Diputación de Navarra, pidiendo que se defendieran los intereses de la provincia. Hubo un debate durante tres meses entre “El Comercio” periódico publicado en esta Ciudad de San Sebastián y “El Eco de Navarra”, periódico publicado en Navarra.

En varios folletos de distintas fechas se publicaron los argumentos de la polémica.

- El 11 de Abril de 1856 un folleto de 53 páginas en francés, por el Conseil Municipal de Bayonne, estudiando caminos de hierro de Francia y España.
- Otro folleto de 53 páginas en 1857, estudio en francés encargado por el Ayuntamiento de Bayona, ocupándose de la línea Bayona España por el Valle de la Nive y las Alduides.
- Folleto de 27 páginas firmado por Pablo Ilarregui, en defensa del ferrocarril de Pamplona a Francia por las Alduides.
- Folleto de 15 páginas del 15 de Marzo de 1857 en francés, desde Bayona, titulado Camino de hierro de París a España. Respuesta a la memoria de M. Alexandre Leon de Bordeaux, contra la línea proyectada de Bayona a Pamplona por las Alduides.
- Y un folleto de 25 páginas del 30 de Mayo de 1858, firmado en San Sebastián por Lorenzo Alzate, Secretario del Ayuntamiento de San Sebastián. Cuatro artículos sobre el proyecto de la vía férrea por las Alduides y la del Norte de España, además de otro folleto de 89 páginas, Memoria sobre el mismo tema, realizado en San Sebastián.

Y sigue el informe de Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

Mientras tanto continuaban en Bayona la instrucción del expediente de las Alduides. La opinión no era unánime; hubo publicaciones en contra de las Alduides y la Comisión de información de Pau, capital del Departamento, se opuso al proyecto.

Estando próxima la sesión de las Cortes, las Corporaciones y la Provincia escribieron una memoria extensa y razonada, defendiendo con muchas razones los intereses y derechos adquiridos legalmente por las provincias españolas.

No bastaba haber preparado la opinión. Era preciso trabajar para que las obras de la línea del Norte tuvieran principio, pues era el único medio para hundir las pretensiones de los partidarios de las Alduides. Eran grandes las dificultades que vencer.

Primero fue un proyecto de convenio entre la Provincia y la Sociedad concesionaria, para anticipo de fondos a ésta. Las discusiones se inauguraron en el Salón Consistorial de esta Ciudad y el proyecto se extendió a la Casa de la Diputación de Tolosa. Se dilató la resolución porque los representantes del Crédito Mobiliario tenían que dirigirse a otras partes.

Intervinieron en estas conferencias D. Fermín Lasala, Diputado a Cortes por este distrito, que acudió a ellas y D. Luis de Mariategui, Diputado por el distrito de Tolosa, que aquellos días estaba en Bayona. Ambos señores se reunieron en París y continuaron allí las conferencias con la Dirección principal del Crédito Mobiliario.

El 30 de Marzo, el Diputado General de Guipuzcoa se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián. La Sociedad Crédito Mobiliario manifiesta el deseo de que no solo esa corporación, sino también los propietarios y capitalistas y sobre todo el comercio del país, se interesen en la empresa del ferrocarril del Norte., tomando por su cuenta el mayor número de acciones que sea posible.

Para tratar a fondo esta importante materia, ha convocado esta Diputación sesión extraordinaria para el día 3 de Abril.

Se recibe oficio de esta Provincia relativo a que ha llegado el momento de que los propietarios, capitalistas y comerciantes, manifiesten por qué número de acciones se suscribirán para la vía férrea del Norte. El Alcalde ha convocado al Ayuntamiento y Junta de Comercio.

Las Corporaciones saben que en esta ocasión dará el vecindario de San Sebastián una prueba de sus sentimientos, pero la demasiada precipitación puede malograr el buen éxito de las gestiones. Se carece todavía de los pormenores indispensables para conocer las condiciones de la suscripción y las garantías que tendrán los suscriptores; a partir de que el ejemplo que den los capitalistas, hijos y amigos de nuestra Ciudad que residen en Madrid, ha de influir poderosamente en el ánimo de los suscriptores.

Acuerdan dirigirse a D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui diciendo. Tenemos que decir mañana a la Diputación con cuántas acciones suscribirá este vecindario para la vía férrea. Apremiados por el tiempo, preguntamos a Vds. con cuántas acciones se interesarán. De esto dependerá el resultado de la suscripción. Su ejemplo animará e influirá.

El 26 de Marzo el Ayuntamiento de Burgos comunica que está de acuerdo con San Sebastián en lo referente a la vía férrea.

En diversas fechas de los años 1855, 1857 y 1862 se desarrolla un movimiento importante de proyectos detallados por parte de las Diputaciones de Alava y Vizcaya, para que la línea del ferrocarril del Norte discurra desde algún punto del Ebro a través de las provincias de Alava y Vizcaya.

29 de Julio. La tarde de ayer llegó a esta Ciudad el Sr. Duclere, representante de la Sociedad concesionaria del ferrocarril del Norte. La Compañía concesionaria tiene deseos ardorosos de dar principio a las obras para que quede habilitada una parte más importante del camino en esta provincia. Y la Compañía desea que esta provincia tome una parte efectiva de hacer interesar al país en la empresa.

El Ayuntamiento se halla bien penetrado de que la ocasión presente es la más solemne de las que en siglos se han presentado para echar los cimientos de la prosperidad del pueblo, pues la ruina sería cierta si el ferrocarril se abriera en otra dirección. Ningún esfuerzo será extraordinario.

Se reúnen este día en la Casa Consistorial, los Sres. Duclere, O'shea, Calderón, Lanteires Ingeniero que en esta provincia tiene la Compañía concesionaria, D. Emilio y D. Alejandro León, el Diputado foral de este partido D. Roque Heriz, D. Fermín Lasala Diputado a Cortes por este distrito, el Alcalde D. Angel Gil de Alcain, Concejales y Regidores comisionados por el Ayuntamiento y comisionados por la Junta de Comercio.

Para inaugurar los trabajos de la vía férrea del Norte en esta provincia, discutieron sobre el auxilio efectivo y moral que esta provincia pudiera prestar. Que las obras se ejecuten en los puntos que se consideren convenientes y lo más preferible sería el trayecto desde Irún a Tolosa. Que su ejecución será factible a lo más en tres años y quizá en dos. Que se pudiesen combinar los deseos de la Sociedad concesionaria de que la Provincia respondiera de 40 millones de reales, con otros tantos que la Compañía pondría, o a lo menos 25 millones e igual suma por la Compañía, para no retardar las obras, sin perjuicio de aumentar la cantidad con tiempo, en la inteligencia de que la Provincia entraría en la Sociedad de toda la línea del Norte como accionista, con el número de acciones que le correspondiese.

Los representantes de la Compañía regresan a Madrid y esperan recibir el aviso de que pueden contar con la cooperación de la Provincia, para que den las órdenes de principiar las obras.

Del Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

El 29 de Setiembre de 1857 escribía a San Sebastián el Sr. Lasala en carta de forma familiar. Hoy he tenido una larga entrevista con los Sres. Pereire y Osma. Hemos quedado que debe tratar el asunto el Sr. Pereire con amplios poderes en San Sebastián o Tolosa, en la primera quincena de Octubre.

El compromiso sería para el trozo de Irún a Villafranca. El Crédito Mobiliario va a emprender las grandes obras. Tendremos nuestro Ingeniero que con los suyos tase las obras. La Compañía nos dará hasta la constitución del ferrocarril, obligaciones del Crédito Mobiliario, canjeables a la par, con interés del 6%.

La propuesta del Sr. Pereire era: la entrega de 25 millones de reales para la sección de Irún a Villafranca, que puede estar en explotación a los tres años. Compromiso de adoptar el trazado de Zumarraga. Si las obras se continúan a Zumarraga, la Provincia aumentará el anticipo en proporción a la de Irún Villafranca.

En las conversaciones que se alargaron, se decía que la Empresa no emprendería las obras mientras no se asegurase la rivalidad de las Alduides, que se presentaba amenazante, que el embajador de Francia aseguraba que no se haría el camino de Vidasoa si antes no se concede la de las Alduides.

Así que el Sr. Lasala clamaba por la pronta celebración del contrato y principio pronto de las obras.

El 5 de Octubre la Diputación de esta Provincia debe reunirse con los representantes del Crédito Mobiliario, con objeto de que tengan principio las obras en esta provincia y considerando conveniente conferenciar antes con el Ayuntamiento y la Junta de Comercio, para adoptar un medio de avenencia aceptable a las partes interesadas, invita a ambos a una reunión el día 7.

Se celebra la reunión con la Diputación en Tolosa y la Junta de Comercio. Que se puede esperar haya un arreglo entre la Provincia y el Crédito Mobiliario.

4 de Noviembre. Consta al Ayuntamiento que el Excmo. D. Claudio Moyano, durante su Ministerio de Fomento, sostuvo con energía que se llevara a efecto la vía férrea del Norte de Madrid a Irún, a pesar de la poderosa oposición que se presentaba, y penetrado que esta opinión del Ministro ha debido influir mucho para salvar hasta ahora los intereses de esta Ciudad, acuerda el Ayuntamiento dirigir al Sr. Moyano, a su caída del Ministerio, un oficio expresándole la gratitud de esta Ciudad.

10 de Noviembre. Siguiendo las recomendaciones del Sr. Lasala, se acuerda por estas Corporaciones, dirigirse a la Provincia rogándole que, sin demora, revista a los Comisionados en París de las facultades necesarias para otorgar el contrato.

Se expresa amplia gratitud al Sr. Lasala, hijo celoso de este pueblo, y le manifiesta la ilimitada confianza que se deposita en él, dejando a su prudencia y acierto llevar a buen término este asunto tan vital.

El 14 de Noviembre nueva carta de D. Fermin Lasala desde París, manifestando que es preciso decidirse en la cuestión del ferrocarril, puesto que según avisos fidedignos de Madrid, no se ceja en el empeño del trazado por las Alduides.

Se comunique esto a la Diputación y también que el Excmo. Sr. José Manuel de Collado se halle enterado de todo para que pueda emplear útilmente su influjo.

Parte telegráfico recibido hoy, 18 de Noviembre, desde Tolosa por Roque Heriz y Fermín Lasala. “Aprobadas las proposiciones. Abrese la suscripción y si no da lo bastante, a la Junta”.

Esperando ahora el Ayuntamiento ulteriores explicaciones y las consecuencias de un acto tan deseado como inquietante, se recibe la noticia con toda satisfacción.

Este parte telegráfico de lo resuelto por la Diputación, sirvió a la Corporación de San Sebastián a dirigir a los mismos el siguiente oficio.

El acuerdo de VS relativo al ferrocarril está a la altura de sus sentimientos, de su constante anhelo por el bien del país. La empresa es grande pero la vía férrea no se limita a nuestros días, y los venideros recogerán los óptimos frutos de los desvelos de VS.

¿Qué hubieran dicho nuestros nietos si en momento tan supremo hubierais dejado perder todo su porvenir? Es imposible promover la prosperidad pública sin gravámenes. Echemos los cimientos de la primera y inaugurados en gran escala las condiciones de Guipúzcoa, sus hijos harán lo demás. VS ha comprendido perfectamente toda la importancia de sus deberes y ha llenado los deseos de todos. Merece bien del país.

Tal es la opinión de la Ciudad de San Sebastián, y sus Corporaciones ofrecen a VS la seguridad de la más sincera y afectuosa gratitud.

El 23 de Noviembre, la Diputación remite al Ayuntamiento las actas de lo obrado en la extraordinaria, manifestando que en su día esperaba recibir pruebas de amor de las Corporaciones del País y la más eficaz cooperación para esta gran empresa.

25 de Noviembre. Habiendo contribuído D. Luis Mariategui, durante su estancia en París, al buen resultado del proyecto de la vía férrea del Norte, expresa este Ayuntamiento su gratitud, así como a los vocales de la Diputación.

Diputación extraordinaria del 20 de Noviembre. Comisión nombrada para dar su dictamen sobre reglas para generalizar la suscripción al ferrocarril.

Propone lo siguiente, de acuerdo con D. Fermín Lasala.

1º. Invitación general y particular de parte de la Diputación, a las Corporaciones y Ayuntamientos del País y particulares a todos los electores para Diputados a Cortes y demás pudientes que residan en el País.

2º. Que se creen Comisiones en Guipúzcoa, Madrid, Bayona, Burdeos, París, Londres, Habana, Puerto Rico, Veracruz, Méjico y Montevideo, para que se encarguen de la distribución de invitaciones y se hagan cargo del producto de la suscripción.

3º. En San Sebastián la Comisión será formada por el Diputado General, Ayuntamiento y Junta de Comercio, y demás pueblos de Guipúzcoa y Ayuntamientos respectivos.

4º. Estas Comisiones y las que se establezcan en el extranjero, se entenderán directamente con la Diputación y los de Ultramar con la Junta de Comercio en San Sebastián.

5º. La Junta de Comercio de San Sebastián formará una lista de todos los sujetos residentes en Ultramar, que en su concepto pudieran contribuir a la suscripción.

El 29 de Diciembre se recibe al fin el deseado contrato de esta fecha en :París y regresó el Sr. Lasala satisfecho.

El convenio constaba de las siguientes partes:

Artículo 1º. La Provincia de Guipúzcoa se obliga a pagar a la Sociedad General Crédito Mobiliario, la suma de 25 millones de reales, en cuatro años, contados desde el día en que el Gobierno apruebe la mitad del trazado del ferrocarril desde el el Vidasoa hasta Villafranca y que continuará por Zumarraga, con la aprobación del Gobierno.

Artículo 2º. La Sociedad se obliga a construir el ferrocarril Villafranca Zumarraga en cuatro años, a contar desde que la Provincia lo haga saber oficialmente y aumente los 25 millones con una cantidad igual a la tercera parte del costo total.

Artículo 3º. La Sociedad principiará las obras de Vidasoa a Villafranca cuando el Gobierno apruebe la dirección Zumarraga.

Artículo 4º. Las obras que la Sociedad tiene que hacer en la provincia de Guipúzcoa son: compra de terrenos – desmontes y terraplenes – obras de fábrica – establecimiento de la vía – construcción de las estaciones – provisión del material móvil necesario para la explotación.

Artículo 5º. La Provincia pagará dentro de los cuatro años la cantidad total: 1º año 5 millones; 2º, 5 millones; 3º, 7,5 millones; 4º, 7,5 millones; total 25 millones.

Artículo 7º. El reembolso de los pagos la Sociedad lo hará entregando a la Provincia obligaciones especiales al 6%, hasta el cambio que se hará a la par de estas obligaciones por acciones del ferrocarril del Norte.

En el Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián se dice que el artículo 9º expresa . El presente trazado del Vidasoa a Villafranca no será definitivo hasta el día en que el Gobierno de SM haya aprobado la dirección por Zumarraga y el proyecto de ejecución por la mitad del trazado desde el Vidasoa hasta Villafranca.

Se quiere aplazar toda negociación hasta que el Gobierno resuelva irrevocablemente a favor de Zumarraga, a lo que el Sr. Lasala se opone.

31 de Diciembre. El “Ferrocarril del Norte. División de San Sebastián” envía oficio al Alcalde de San Sebastián, remitiendo lista de interesados para que les sean abonadas por el Administrador de la Compañía en ese Ayuntamiento, las cantidades que a cada uno de ellos corresponda, indemnizaciones de daños ocasionados por los estudios del ferrocarril del Norte en su jurisdicción. (Son 58 personas y se detallan sus nombres)

Suscripción para la obra

13 de Enero de 1858. Tan pronto como el celoso patriota Fermín Lasala regresó de París, siendo portador del contrato celebrado con el Crédito Mobiliario, pasó a Tolosa a dar cuenta a la Provincia del resultado de su misión y volvió a esta Ciudad.

La Diputación dirigió su manifiesto a los guipuzcoanos, especialmente con oficio a las Corporaciones de esta Ciudad, invitando a que se suscribieran al ferrocarril que proyectaba hacerse desde Irún a Villafranca. Se admitían todas las cuotas que se quisieran imponer, que no fueran inferiores a 2.000 reales.

Las Corporaciones se ocuparon inmediatamente y acudieron como primera gestión a las autoridades de Cuba, en la Habana y Santiago de Cuba, personas todas amigas, pidiendo que abriesen la suscripción en la Isla.

Carta del Ayuntamiento de San Sebastián y Junta de Comercio al Brigadier D. José Antonio Echeberría, Gobernador de La Habana.

Los originarios de aquel pueblo donde V. ha ejercido autoridad, de quien fué siempre amigo, donde encontró simpatías, de aquel pueblo que cuenta a V. en el número de sus buenos vecinos, unen sus votos a los de la Diputación de esta Provincia, en la invitación que le dirige con motivo de la construcción del ferrocarril del Norte.

Conoce VS muy bien cuán importante es esta obra para este país y que en ella estriba su porvenir. V. no puede ser indiferente a lo que tanto nos interesa, y llenos de confianza, estas Corporaciones piden y ruegan a V. que en ocasión tan solemne, les dispense toda la protección que puede, en la ventajosa situación en que se halla.

En esa Isla viven varios hijos de esta tierra, muchos que le son sinceramente adictos y ninguno más que VE., lo que ha movido a la Diputación a suplicar a VE se sirva presidir la Comisión que promueva la suscripción en esas gentes. Las Comisiones de San Sebastián unen sus voces con igual ruego.

Otra carta al Brigadier Carlos Vargas, Comandante General de Santiago de Cuba, en parecidos términos, indicándole .

Esta Ciudad ha conocido a V. dentro de sus muros y ha tenido ocasiones de apreciar sus méritos. Vd. puede contribuir mucho en la posición que dignamente ocupa en ese país.

También carta semejante a D. Joaquín Calbetón, Fiscal de la Audiencia Pretoriana de La Habana.

Petición del Ayuntamiento y Junta de Comercio a D. Claudio Anton de Luzuriaga, Senador en Madrid, para que sea uno de los suscriptores.

Lo mismo a D. Fermín Lasala, Diputado a Cortes en Madrid y a D. José Manuel Collado, Senador en Madrid.

En varias fechas de Enero se reciben respuestas, adheriéndose a la suscripción.

Claudio Anton de Luzuriaga con veinte mil reales,

Fermín Lasala con ochenta mil reales

y su hermana, con doce mil reales.

Desde San Juan de Luz, Ramón Darrayuaga, con veinticinco mil.

José Javier Mendizábal, Presidente de la Sociedad La Fraternal, treinta y tres mil reales entre los socios

Hay una relación de suscriptores en San Sebastián. Son 330 personas, con un total suscrito de 13.622.500 reales.

Destacan: el Ayuntamiento 300.000. – Roque Heriz 200.000 – Minondo Hermanos 200.000 – David Delvaille y Cía 200.000 – Fermin Lasala 2.000.000 – José y Francisco Brunet 400.000 – José Manuel Collado 500.000 – Sociedad Fraternal 300.000 – Anselmo Arroyabe 500.000 – J. Antonio Susuarregui 300.000 – José María Artola 1.000.000

– Otras diez personas con 200.000 – Varias de 100.000 y gran número de pequeñas partidas desde 2.000.

El 29 de Enero, El Ayuntamiento y la Junta de Comercio agradecen al vecindario su aportación. (Véase la reproducción)

Circular impresa de la Diputación, de fecha 30 de Enero, que agradece a las autoridades de Guipúzcoa y a la población su interés desinteresado, que en pocos días han bastado para cubrir la suscripción de 25 millones, abierta con destino al ferrocarril del Norte, desde el Vidasoa a Villafranca.

Como la Diputación desea que el ferrocarril se extienda hasta Zumarraga, queda abierta la suscripción para cubrir la suma necesaria para esta última parte del coste.

Pocos días han bastado para cubrir la suscripción. Los pueblos y las clases todas, desde la floreciente ciudad a la pobre aldea, desde el venerable y digno ministro del Señor al laborioso y modesto artesano, desde la respetable madre hasta la virtuosa doncella, poseídos de noble estímulo, han depositado sus fortunas en aras del bien común.

Esas numerosas listas de suscriptores forman el testimonio más elocuente del espíritu público que reina entre los guipuzcoanos. Ellos demuestran lo mucho que puede un país, por reducido y estéril que sea, con el concurso colectivo de todos sus hijos.

La Diputación tributa un homenaje de reconocimiento a todas las Autoridades, Corporaciones y personas de dentro y fuera del país.

3 de Febrero. Suscrito el Ayuntamiento de San Sebastián el anticipo para el ferrocarril, por la cantidad de 300.000 reales, se ocupó de los medios de atender a los pagos y encarga a la Comisión de Hacienda presente sus ideas.

Y así da cuenta:

El primer año 1858 se pagará en dos partes 60.000; el 1859, 60.000: 1860, 90.000 y 1861, 90.000. Los recursos en los cuatro años citados vendrán de la existencia en Caja, procedente del empréstito de 320.000 reales de 1853 para obras, y los remanentes de los presupuestos de 1859, 60 y 61. Resultará un déficit de 46.305 reales, que se cubrirá fácilmente sin gravar en nada el presupuesto municipal, ya tomando a interés el capital necesario con la garantía del papel del Estado que el Ayuntamiento posee, o enagenando una parte del mismo papel.

El 12 de Febrero se recibe sentida y amable respuesta de D. José Antonio de Echeverría, desde Cuba al Ayuntamiento y Junta de Comercio. Está dispuesto a colaborar.

SUSCRICION PARA EL FERRO-CARRIL.

El Ayuntamiento y Junta de Comercio de esta Ciudad, se apresuran a expresar a este vecindario la gratitud, las justas obligaciones, por el patriotismo, con que todas las clases se han apresurado a suscribirse para el edificio destinado al ferrocarril.

Suscribir hay al por sí, cuyos nombres no se han insertado en las listas de suscritores, es de creer que sus sentimientos, no les permitirán ser menos que otros con quienes pueden igualarse.

Todo el país responde con entusiasmo al llamamiento hecho, y polifónicamente abriga la esperanza cierta de que en breve tendrán principio, en esta ciudad, las obras de esta empresa que nos celebrara en vía de prosperidad.

Algunos otros, hoy un ejemplo, de que sus autoridades naturales pueden quedar altamente satisfechos.

No debe olvidarse el cumplimiento de un deber, pero el consorcio de estas responsabilidades, es grande. Miran las guías que dan de estar corriendo las vías de las pocas memorables, y dicen que en una de las más adelantadas para esta ciudad, ya España, lo debe al General, en Jefe del Ejército. Si cuando el ejército fuera en calma y no en guerra, se le contaría en consorcio en recogerse a él. Si se existiese que perteneciese a la élite esperada de ser restablecida nuestra ciudad, nuestra independencia sería unánime. Pero esta ciudad es de restablecida, y su vecindario ha dado de él, afortunadamente, muchas pruebas de la elevación de sus sentimientos; ha perseguido el amor a la patria, Buenos hechas vienen a enriquecer nuestros fondos municipales, con motivo de la suscripción para el ferrocarril; y al contemplar tanto entusiasmo al recordar de la que es capaz el pueblo que en se conduce en una larga serie de años, las responsabilidades se ven con ansia bastante, para decir en ver, repitidamente aquellas palabras, de eterna gratitud, que en narra el fuere fueren se venían, sus cadenas todos, no solamente no merecen en agradecer, hoy como siempre.

Permítelo debe ser, por lo tanto, a sus legítimos representantes, consignar estos recuerdos, tener esta confianza, porque sea el título: manifiesto que está a los habitantes tranquilizar almo a los señores San Sebastián 29 de Enero de 1858.

El Presidente del Ayuntamiento.

Isidoro Gil de Alana.

El Vicesecretario de la Junta de Comercio.

Enrique de Alana.

En una relación individualizada, se detallan las personas y lugares de la Isla de Cuba que colaboran en la suscripción. Son 122 personas y el total suscrito asciende a 5.158.000 reales, con aportaciones desde 2.000 hasta 200.000 reales.

Del Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

La suscripción total hasta el momento en que se escribe este extracto, importa en Europa y Ultramar, la suma de 35.278.500 reales de vellón.

¡Increíble parece! Y sin embargo es cierto. El pueblo que ofrece en aras del bien público su peculio privado, un país que el mes de Enero pone a disposición de sus autoridades millones de reales, un país que hace todo esto, retirando de la circulación y de las colocaciones dadas, capitales con cuyo producto vivía, con las esperanzas legítimas de su pronto empleo, se encuentra el mes de Abril con nuevos tropiezos, con nuevos retrasos. ¿Y de dónde vienen estos perjuicios? Proviene, fuerza a decirlo: primero de la precipitación y segundo del necio empeño de obtener ante todo la aprobación del trazado por Zumarraga.

Parecía lo más natural que se esperase a la aprobación por el Gobierno del trayecto de Zumarraga y se esperase a esto, antes de abrir la suscripción; pero eran tales la confianza y la impaciencia, que nada se aguardó y los muchos de los suscriptores que tuvieron que disponer de sus fondos para tenerlos pronto, sufrieron perjuicios.

Ni esto, ni las envidias de falsos apóstoles que hubieran visto con placer descuidadas a las Corporaciones, arredraron el espíritu público. Una crisis monetaria amenazaba por otro lado, pero el amor al país superó tales y tan grandes obstáculos.

Guipúzcoa dio un ejemplo de asombro y fue tal el efecto que produjo, que las mismas autoridades del país confesaban que jamás pudieron esperar lo que veían.

El 20 de Febrero, el Ingeniero de la Compañía concesionaria, Sr. Lanteirés, presenta a la Diputación un listado con los nombres y residencias de los señores propietarios cuyas fincas atravesará el ferrocarril, Desde Hernani a Ancieta y Miracruz a Capuchinos.

(Véase detalle)

El 14 de Abril se recibe carta confidencial de persona colocada en buena posición y que mira con interés la causa de esta Ciudad, Explica el curso que llevaba en el Ministerio de Fomento el negocio del ferrocarril del Norte y las dificultades que se presentaban para la aprobación del trayecto por Zumarraga.

Esto constituye un conflicto nada agradable porque el deseo natural de esta Ciudad, es el camino por Irurzun pasando por Zumarraga, sometiendo a esto la existencia del contrato con el Crédito Mobiliario. El medio más eficaz de inutilizar el proyecto de las Alduides, es de llevar la vía del Norte por Irurzun o en otro caso de empezar los trabajos a lo menos de Tolosa a Irún.

En esto se recibe carta del Sr. Lasala. Por la conferencia tenida con el Ministro de Fomento, se enteraron de que el Consejo de Ministros opinaba que por Zumarraga se alejan Aragón, Navarra y Soria de los puertos españoles, al paso que por Irurzun van casi en línea recta a San Sebastián. Y que, por lo tanto, era necesario estudiar más esta solución. Que en el Ministerio de Fomento opinan de la misma manera

Que los representantes de Crédito Mobiliario expusieron al Ministro las grandes dificultades del proyecto por Irurzun y que se concluyan los estudios y entre tanto se aprueben los de Tolosa Irún, a lo cual accedió el Ministro..

El Ayuntamiento envía una carta a la Diputación, tratando sobre lo anterior.

Que la Sociedad Crédito Mobiliario tiene la idea de ejecutar las obras de Tolosa a Irún. Que el trayecto por Irurzun se miraba como el término medio que conciliase los intereses de Navarra y Aragón con los nuestros, para destruir el proyecto de las Alduides.

Se alarga en explicaciones sobre las dificultades y peligros para el proyecto de Guipúzcoa. Que la respuesta mejor es poner en obra el trayecto Tolosa Irún.

La trascendental medida que aplaza la inauguración de las obras del ferrocarril de esta Provincia, sólo nos es conocida por conducto confidencial y carecemos de luz bastante para juzgar de su carácter con el debido conocimiento de causa. Nos toca pues, ante todo, conocer el origen de esta medida y averiguar su fin y las inmediatas consecuencias que produzca.

Distrito ordinario de la provincia de Vizcaya, para el primer censo de los habitantes de ella, en el año de 1797.

Pueblos y aldeas.	Residencia.	Jurisdicciones.
Ayuntamiento de Bilbao	de Bilbao	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Sestao	de Sestao	
Ayuntamiento de Portugalete y Lezama	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	
Ayuntamiento de Barakaldo	de Barakaldo	
Ayuntamiento de Portugalete	de Portugalete	
Ayuntamiento de Lezama	de Lezama	

IMAGEN C

Nombres y apellidos	Residencia	Jurisdicciones
Feliciano Barrena	Hornos	
Eduardo	Hornos	
Antonio Esteban	Hornos	
Don Esteban Fernández	San Sebastián	San Sebastián
García	}	
Donato de S. V. V. V.	}	
Pascual Casarot	San Sebastián	
Don Esteban Esteban	San Sebastián	
Antonio Esteban	Hornos	
Antonio Esteban	}	
Don Esteban Esteban	San Sebastián	
Esteban Esteban	Hornos	
Esteban Esteban	}	
Esteban Esteban	San Sebastián	Hornos
Esteban Esteban	Hornos	
Esteban Esteban	}	
Esteban Esteban	}	
Esteban Esteban	Estigarroa	Estigarroa
Don Antonio Esteban	}	
Esteban Esteban	Estigarroa	Estigarroa
		Hornos

Don Esteban Esteban
 Don Esteban Esteban
 Don Esteban Esteban
 Don Esteban Esteban



Oficio 32.

En la anterior época en que se cobró la cantidad de 25.000 0/0 de reales áureos con destino á la construcción del ferrocarril del Norte desde el Viaducto L'Ylla-Puerto, dijo esta Diputación general en su resolución de 30 de Enero del presente año, que deseando que la obra se continuase hasta Zamettagi, para que los pueblos de la alta Guipúzcoa pudieran beneficiar parte por de sus ventajas, al mismo tiempo que en los ramos de la agricultura librese la cosecha hasta completa, le dio su orden para que se hiciera la continuación de esta parte de la vía férrea.

Hay desde la Diputación existente en 1873 el año, que en cumplimiento de estas obligaciones, respondiendo á su deber, se han venido por la cantidad acordada para hacer el resto que, por el objeto, y que por consiguiente con esta vía resultada, sería de haberse con el Estado Mexicano español, en otros casos, para alcanzar cobro en el referido documento.

La Diputación se complace en hacer partos en estos hechos, para reconocimiento y satisfacción del país y de todas las personas, empresarios y personas que la han ayudado y la ayudan en esta gloriosa empresa y á los cuales tributa gracias al homenaje de su reconocimiento, susceptible con un gran mérito, que el Estado Mexicano, cada vez más con la lealtad que le caracteriza, y el cumplimiento de sus compromisos y mandatos se tiene resuelto de dar la independencia de la vía férrea al número 4000, para que, en la época oportuna, se sea cumplido desde de sus elementos de propiedad á esta adquisición, con arreglo á las garantías puestas.

De la Diputación general en la M. N. y M. L. villa de Tolosa á 15 de Octubre de 1883.

El Diputado general

Fermín de Landiabatán

Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, su secretario,

Martin de Urteizola

Emplazamiento de la estación

Mientras se solventaban las dificultades y se desarrollaban las conversaciones para el comienzo de las obras, la Junta de Comercio, sabedora de los planes de la Compañía concesionaria en la jurisdicción de San Sebastián, ya estudiaba el lugar preferente para el emplazamiento de la Estación del ferrocarril en San Sebastián.

El 22 de Febrero de 1858, el Diputado General desde Tolosa señalaba que esta Diputación tiene noticia de que algunos señores miembros de la Junta de Comercio de San Sebastián muestran el deseo de que la Estación del ferrocarril se sitúe en un punto determinado o indicado por ellos, en la izquierda del Urumea.

Si la Compañía constructora resuelve fijar la estación a la izquierda del Urumea, la Diputación respetará su voluntad, pero le conviene dejar consignado que no pone la menor oposición a que se sitúe en la parte derecha del río, creyendo por el contrario, que haciéndose así, se evitarán obstáculos por parte del Gobierno.

Pues los Ingenieros del Gobierno señalan la orilla derecha, en las inmediaciones de San Sebastián y que los Ingenieros militares se opondrían a que se sitúe a corto trecho de las murallas de la plaza, edificios tales como la Estación de primer orden. En todo caso, un puente para mercaderías establecido de la orilla derecha a la izquierda, podría convenir a todos los intereses.

La Provincia se impacienta de no ver el principio en gran escala de los trabajos: el considerable número de brazos del país que se halla dispuesto a quedarse en él para tomar parte en las obras, principia a emigrar a los Caminos de Castilla y no sería prudente demorar por más tiempo la inauguración de las obras.

Por su parte, el Ayuntamiento, sin que hubiese sido invitado ni hablado, supo que de parte de la Junta de Comercio se hicieron gestiones con los Ingenieros Superiores del Crédito Mobiliario para que, variando el trazado al frente de esta Ciudad, vinieran a colocar en la orilla izquierda del Urumea la Estación, en vez de la orilla derecha en que estaba señalada.

El Ayuntamiento ha de desear siempre lo que sea mejor para la población y el medio de la falta de regularidad en que se incurre, guardaba silencio en obsequio de la cosa pública. Y en esto recibe un oficio de la Junta de Comercio, fecha 8, explicando que ni ella ni otro en su nombre ha pedido el trazado que se dice está practicándose por los puntos de la Plaza de Toros y Santa Catalina, pues parece que la razón natural dicta que es de más fácil acceso el trazado entre la Beneficencia y el camino real, viniendo a la orilla izquierda del río que por la derecha, según indicación que sobre el mismo plano hizo el Ingeniero Bonemar.

La Junta de Comercio juzga muy perjudicial el trazado por Santa Catalina, y ventajosísimo el que concluyese con la Estación al sur de la Plaza de Toros (de San Martín) pasando desde allí a la orilla derecha del río; e invita al Ayuntamiento a que se ocupe con el celo de siempre por los intereses de esta Ciudad, evitando gravámenes que tendría si se hallan en la precisión de construir por su cuenta un puente para atravesar el río.

Constante el Ayuntamiento en su línea de preferir a todo la armonía, acuerda se conteste que toda gestión relativa al ferrocarril, debe practicarse en comunidad de ambas Corporaciones y del Comisionado de la Provincia.

El 17 de Marzo la Junta de Comercio se dirige al Ayuntamiento.

La Junta se hace cargo de que desde sus vocales, el día 15 de Febrero plantearon a los Ingenieros del Crédito Mobiliario, para conseguir el beneficio de los intereses del Comercio, que la estación del ferrocarril se situase a la orilla izquierda del Urumea, evitando así los embarazos y gravámenes al movimiento mercantil.

Los deseos de esta Junta han sido facilitar en lo posible la conducción de los géneros desde el muelle a la estación, bien sea colocando ésta en el punto indicado, o bien construyendo por cuenta del Crédito Mobiliario, un carril y puente para pasar la ría, sin recargo alguno a la población.

Pero los estudios que se están practicando, se reducen a que la vía férrea pase desde la inmediación de la Plaza de Toros a la orilla derecha del Urumea, cruzando el Camino Real y parte del paseo de Santa Catalina, cuando la Comisión manifestó el deseo de que lo fuera por punto más bajo, a salir al trazado marcado entre la Casa de Beneficencia y el Camino Real, que concluyese con la estación al sur de la Plaza de Toros, pasando desde allí a la orilla derecha del río.

Las Corporaciones encargadas de velar por los intereses públicos, se hallan en la necesidad de proteger éstos en cuanto sea posible.

VS ha dado pruebas de su celo en este sentido y no duda la Junta que tomará este asunto con el empeño que acostumbra, para evitar gravámenes que podrían sobrevenir a esta población si se hallase en la precisión de construir un puente por su cuenta para atravesar el río.

Unos días después, la Junta de Comercio de nuevo manifiesta al Ayuntamiento que es de urgente necesidad a los intereses mercantiles y generales de la población, gestionar con el Crédito Mobiliario para que la estación del ferrocarril se sitúe a la orilla izquierda del río Urumea; y si circunstancias impidieran la realización de ese deseo, se hagan todos los esfuerzos posibles a fin de que el Crédito Mobiliario construya por su cuenta, sin gravamen de los fondos públicos, la vía necesaria para proporcionar

con facilidad el transporte de las mercancías desde el muelle a la estación que se establezca por la otra parte del río. La Junta cree que el Crédito Mobiliario atenderá las observaciones que se le hagan en ese sentido.

El Arquitecto Cortazar, en su proyecto de ensanche aprobado, decía en su Memoria del 8 de Noviembre de 1862.

Otro punto esencialísimo del programa, es el enlace más cómodo y natural del puerto con la estación de la vía férrea del Norte. Es tan importante este enlace, por cuanto se liga con la economía de los transportes, menor deterioro de las mercancías y comodidad del vecindario.

Podría arrancar desde un punto cualquiera de los muelles y siguiendo la dirección de la rampa de defensa de la batería de San Felipe, y al contacto del murallón situado entre la avanzada derecha y la casa de peaje del glasis, saldría a la actual plaza de toros, con una curva de 300 metros de radio, para desde este punto dirigirse a la estación.

Propone también otra variante; el enlace sería mediante un ferrocarril de vía estrecha y ámbito local, según los dos trazados proyectados por Cortazar.

El Ayuntamiento contesta a la Junta de Comercio que es de interés la reunión de las Comisiones de ambos Cuerpos y también con el representante de la Provincia; aunque de momento se limite el asunto a la estación de San Sebastián, pues la concurrencia de otro representante puede ser de gran apoyo.

El Ayuntamiento nada sabe oficialmente más de lo que Vds. expresaron en su última comunicación; pero tiene entendido que son varios los proyectos que han preparado los Ingenieros sobre el paraje para colocar la Estación.

El Ayuntamiento considera debería preferirse de todos estos proyectos, aquel que combinando el buen servicio de este comercio, no sea causa de retardar al principio de las obras, que no dificulte la parte facultativa de los Ingenieros y que sea más económica en su coste, pues así será más fácil conseguir que lo ejecute la empresa concesionaria.

El Ayuntamiento aguarda su respuesta.

El 18 de Marzo la Junta de Comercio responde que está de acuerdo con la reunión planteada y se le cite punto y hora para presentarse. Que en su opinión no debe diferirse por más tiempo.

El 21 de Marzo el Ayuntamiento se dirige a la Diputación.

Preparados ya los trazados del ferrocarril en las inmediaciones de esta Ciudad y se aproxima el día en que se decida su aprobación, el Ayuntamiento acude a VS confiando en su solicitud.

No compete ni incumbe al Ayuntamiento entrar a discutir sobre el trazado, ni es juez que ha de dar el fallo de si la vía ha de pasar por la derecha o la izquierda del Urumea, al frente de esta Ciudad, ni en cual de las orillas de este río ha de situarse la estación; pero lo que está a la vista es que situándose ésta a la orilla derecha, se hace preciso un puente de comunicación con la izquierda y la colocación de railes que desde aquí conduzcan breve y directamente, ora se trate de los géneros que se envíen al ferrocarril, ora de los que del mismo vengan con destino a la Ciudad y al Puerto, para comodidad de los viajeros y más fácil transporte de las mercancías.

Es cierto que ambas obras son de conveniencia y oportunidad para este Comercio y Puerto, mas no sería justo calificarlos pura y absolutamente de utilidad local, pues la vía férrea representa un interés mayor para relaciones generales.

Pide el Ayuntamiento a VS que tomando bajo su protección lo que este Cuerpo Municipal solicita, se sirva entablar y seguir todas las gestiones que conduzcan a conseguir el objeto.

El día 23, la Diputación acusa recibo, agradece al Ayuntamiento su disposición y estará la Diputación a lo que aconseje la ciencia sobre ambas soluciones.

El día 22 la Junta de Comercio insiste sobre el Ayuntamiento y se queja de su poca disposición a sus deseos.

El día 25 el Ayuntamiento responde a la Junta de Comercio con un largo escrito, insistiendo en su posición de esperar a los informes técnicos sobre la conveniencia de una u otra solución.

Vds. opinan que trayendo el camino a la orilla izquierda, todo gasto será de cuenta de la Empresa concesionaria, por lo mismo que se tratará del camino y no de una obra adicional a él; a esto se reduce todo el razonamiento de Vds. bajo el punto de vista económico.

El Ayuntamiento tiene sus dudas en el caso. La Ley determina la ruta que ha de llevar el camino y los Ingenieros que han hecho el trazado oficial, llevan la vía por la derecha del Urumea. De aquí que el Ayuntamiento cree que todo lo que sea separarse de esto, lleva el carácter de obra adicional, si nace de solicitud de parte.

La innovación de traer la línea de la derecha a la izquierda, sería una modificación nacida de los Ingenieros de la Empresa concesionaria, si es pedida y solicitada. En este último caso, quien lo habrá pedido y con

qué objeto lo hacen Vds. y el Ayuntamiento y serán justas las razones, pero no para la Empresa ni para la línea general, sino para su comercio, su pueblo.

No hay más que meditar que la vía férrea viene de Alsasua, según el trazado pasa por San Sebastián y se dirige a Irún; es decir, que la dirección natural, lógica del camino es la derecha del Urumea y que el traerlo cerca de San Sebastián a la izquierda, para luego volver a la derecha, no tiene otro objeto que favorecer a esta Ciudad.

El traer de la izquierda del Urumea, para volver en seguida a la derecha, tendría:

1º. Un aumento de 1300 metros en la longitud de la línea y por tanto mayor gravamen de dos kilómetros para el pago por los viajeros y mercancías.

2º. El aumento de dos millones seiscientos mil reales en el costo de las obras y en las subvenciones.

Y al través de esto, el puente de comunicación de la derecha a la izquierda del Urumea, únicamente en la longitud de la línea general, está graduada en ochocientos mil reales.

No será posible que puedan Vds. creer que sin más objeto que acercar la estación a San Sebastián, adoptase el Gobierno y la Empresa, la variación del trazado a la izquierda.

Y sigue la carta, razonando y haciendo reflexionar a la Junta de Comercio.

El 7 de Abril, la Junta de Comercio responde al oficio del día 25 del Ayuntamiento con un largo escrito de once páginas dobles, insistiendo en sus razones.

La Junta descubre en esta discusión un peligro que se propone conjurar, sacrificando su amor propio en obsequio de las buenas relaciones que deben existir entre dos Corporaciones nacidas por los mismos intereses.

Asimismo el Ayuntamiento responde con otro largo escrito de doce páginas dobles, repitiendo e insistiendo en sus argumentos.

El emplazamiento de la estación del ferrocarril en la margen derecha del río Urumea, era considerado perjudicial para los intereses comerciales de la Ciudad, según la Junta de Comercio, debido a la gran distancia que existía desde la Puerta de Tierra en la ciudad amurallada (situada en lo que hoy es el Boulevard, frente a la calle San Jerónimo) hasta la estación del ferrocarril, en las afueras de la Ciudad, al otro lado del río y apartado del puente de Santa Catalina., en el mismo lugar donde hoy existe, careciendo

de camino transitable desde el puente hasta la estación. La Junta de Comercio deseaba la estación en la margen izquierda del río, con el fin de que las mercancías dirigidas desde el puerto a la estación, recorrieran el mínimo de distancia, para abaratar los costes de transporte.

Firma del contrato e inauguración de la obra

El 14 de Mayo de 1858, el Diputado General comunica.

Por RO del 8 de Abril y 3 de Mayo corriente, han sido aprobados los proyectos definitivos de la línea del ferrocarril del Norte, comprendida entre Tolosa y Pasajes, sobre una longitud de 33.303 metros, representando más de la mitad de la distancia de Villafranca al Vidasoa.

Para que pueda llevarse a efecto lo convenido entre esta Provincia y el Crédito Mobiliario, sólo falta ahora obtener la aprobación del ramal de Zumarraga. Me consta que este asunto ha sido recientemente sometido a dictamen del Consejo Real y tengo motivos para creer que ese respetable Cuerpo consultivo lo emita pronto.

Es urgente llenar todas las formalidades que deben proceder a la ejecución de las obras. A este fin, ruego a V. pase a mis manos en total o parte, a medida que vayan disponiéndose, la nómina de propietarios y los planos de expropiación de los terrenos y fincas que deben enagenarse, entre Tolosa y Pasajes, al efecto de publicarse los primeros en el Boletín Oficial.

Al propio tiempo, será muy oportuno que se hallen redactadas todas las condiciones de remate de los trozos o secciones en que se dividan las obras, para que puedan comenzarse las subastas en el momento que se reciba la noticia de la aprobación definitiva del referido trazado de Zumarraga.

19 de Mayo. El Crédito Mobiliario se prestaba a principiar las obras del ferrocarril desde Tolosa a Irún, sin esperar la solución del trayecto de Zumarraga.

El 28 de Mayo se recibe parte telegráfico diciendo resuelta la aprobación del trayecto por Zumarraga.

El 13 de Junio, el Diputado General D. Ladislao de Zavala, anuncia al Ayuntamiento y Junta de Comercio, que habiendo merecido la aprobación de SM el trazado de ferrocarril de esta Provincia, comprendido entre Beasain y Pasajes, así que la dirección por Zumarraga, ha llegado el anhelado momento de inaugurar las obras de esta importante vía pública.

En su consecuencia, de acuerdo con la Sociedad Crédito Mobiliario, he señalado el día 22 del actual para la celebración de aquel acto solemne, que tendrá lugar por la mañana en esta villa de Tolosa y por la tarde en ese punto



1851 E. Ad. I.

El día 20 de mayo de la presente en el S. M. el teatro del ferrocarril de esta Provincia con prelación entre Pasajero y Mercaderías, así que la locomotora por Zizurceta, ha llegado ya al señalado momento de inaugurarse las obras de esta importante vía pública.

En consecuencia de acuerdo con la Realidad de Crédito por el ferrocarril español, se señaló el día 22 del actual para la celebración de aquel acto solemnísimo que tendrá lugar, por la mañana en esta villa, y por la tarde en la Ciudad de San Sebastián, á donde se trasladará a este fin un cuerpo no digno de ser mencionado.

Lo que me complazco en comunicar á V. para su satisfacción y la de los honrados vecindarios.

Dios pague á V. muchos años. De mi Diputación general en la M. N. y L. villa de Tolosa á 14 de Junio de 1851.

El Diputado general.

Leche de Zanzibar
1851

Por la M. N. y L. Empresa de Guipúzcoa, su secretario,

Mariano de Urquijo

Ayuntamiento de

San Sebastián

de la Ciudad de San Sebastián, a la cual se trasladará en Cuerpo mi Diputación extraordinaria, para dar a esa MN y ML Ciudad una prueba especial de distinguido aprecio que le merece el general entusiasmo con que sus hijos respondieron al llamamiento que hice al patriotismo del país, en mi manifiesto del 4 de Enero último.

Dispongan por su parte las disposiciones que crean oportunas para que el día 22 haya en esa Ciudad las demostraciones de regocijo público propios del suceso que va a celebrarse y que den una idea de la cultura del país y del entusiasmo con que sus habitantes saludan la inauguración de unas obras cuyo término augura su próspero porvenir.

Por mi parte, he dispuesto dar una comida a las autoridades invitadas a la solemnidad y ruego a V. tengan la bondad de proporcionar un local adecuado al efecto, poniéndose a este fin de acuerdo tanto con D. Roque de Heriz, Diputado General del primer partido, como con los Sres. Fermín Lasala y Luis de Mariategui.

16 de Junio. Los Ingenieros del ferrocarril quieren principiar en las obras desde el mismo acto de la inauguración. Para esto es indispensable hacer uso de las tierras pertenecientes a D. Juan José Olazabal, y la Empresa quisiera para eso que el terreno ocupable fuese de ella, como lo ha hecho ayer en Tolosa para obras que ayer mismo contrató.

Le pedimos al Ayuntamiento, de parte de la Diputación y la Empresa, si el propietario se conformará con la tasación que practique el perito de dicha Empresa D. Mariano José Lascurain o si prefiere enviar también de su parte un perito. Le ruego me conteste.

Sesión del 26 de Junio. La mañana del 21, el Ayuntamiento anunció al público los festejos preparados y hora en que cada cosa tendría lugar, encargando que para las 12 horas del día inmediato estuviesen con colgaduras los balcones y las ventanas de las fachadas de las casas, y que por la noche hubiese iluminación general.

A la aurora del día 22, saludada por el bandeo de las campanas, una numerosa música de aficionados y el Tamboril, esa muestra de secular alegría de los antiguos vascones.

Llegadas las doce, los talleres se cerraron y cual día de mayor festividad, acudían las gentes a tomar parte en el suceso, cuyo acto se celebrará a orillas del Urumea, en el punto llamado de Errota chiqui.

Eran las dos de la tarde cuando la Diputación y la comitiva empezaron a llegar. La música de aficionados, colocada al frente del Consistorio, recibía a los huéspedes con ecos que recordaban las glorias del país, al inaugurarse el célebre Seminario de Vergara.

Reunidos todos en el Salón Consistorial, el Sr. Regidor Síndico levantó el pendón del pueblo y tomándolo en la mano y rodeado de los señores Concejales, rompió su marcha al lugar de la inauguración. Seguían la comitiva y las autoridades invitadas al acto, llevando al frente la música de aficionados, el tamboril, los clarineros y maceros de la Ciudad.

Llegados al glasis, se embarcaron todos en las barcas planas preparadas de antemano; el puente de Santa Catalina vistosamente adornado con diversas banderas y los habitantes de esta Ciudad y de los pueblos inmediatos, los unos embarcados, los otros por las orillas y los demás bajando por las colinas inmediatas, venían a completar el cuadro más vivo que los ecos de la música acaban de hacerlo más interesante.

Llegados al local y colocados todos en el lugar designado, se escuchan en silencio elocuente los sentidos discursos de los Sres. Gobernador civil, Diputado General en ejercicio y Alcalde; y al ver que estas autoridades, todas guipuzcoanas, rompían cual primeros operarios de la gran obra, las piedras y la tierra, para sentar el primer cimiento, rompió el silencio de la numerosa concurrencia y sonaron mil voces de alegría en el tranquilo valle del Urumea.

En aquellos momentos, la música de aficionados y un coro de trescientos jóvenes, cantaron el himno preparado para el acto, con letra de Ramón Fernández La alegría era unánime, nadie dudaba ya de la prosperidad de nuestro suelo.

El regreso fue de mayor animación. Sin que la Comisión del Ayuntamiento hubiese pensado en ello, el numeroso grupo de canto, impulsado de sus sentimientos, se proporcionaron barcas planas y unidos a la orquesta, trajo a la comitiva, en medio de un entusiasmo que llegó a su última expansión en el río, en sus orillas y colinas cercanas.

Regresada la comitiva al pueblo, se dirigió al Templo de Santa María. El clero recibió a toda ella a las puertas, vestido con las hermosas capas que reserva para las grandes solemnidades; este aparato, lo suntuoso del edificio, la grande orquesta, la vista del altar mayor iluminado como en las primeras festividades de la Iglesia y el mismo pueblo allí reunido, causaron en la comitiva una marcada emoción. Cantóse el Te Deum en acción de gracias y la comitiva regresó al Salón Consistorial.

Reunida toda ella a las siete de la tarde, tuvo efecto el convite en el salón programado. Desde aquella hora, el público afluía a la plaza. Encendióse la iluminación, el concurso llegó a ser grande y todo él se entregó a la alegría y al baile.

En el centro de la plaza estaba un tablado iluminado vistosamente con banderolas al remate superior de los pabellones. La música de aficionados

alternaba con el tamboril y cuando la comitiva bajaba del salón del convite al del café, aquel mismo grupo numeroso, colocándose en el tablado, rompió de nuevo con el canto del himno y del zorzico preparados. Todo esto, la súbita alegría con que el pueblo aclama por intervalos, todo causó en la comitiva un efecto tal que los que a ella pertenecían, venidos de intento desde Madrid y París, lo manifestaron con admiración y asombro.

A las doce de la noche vino a terminarse esta fiesta al pueblo, con el toro de fuego que en festejos públicos, forma una de sus costumbres más distinguidas.

Entonces se vió desaparecer aquella concurrencia inmensa, sin que nadie se lo ordenase y sin que ni un solo alguacil hubiese tenido que intervenir, porque nadie faltó al orden ni hubo quien turbase aquella alegría que reinó desde la madrugada.

Tal ha sido el día 22 de Junio en San Sebastián. Y el Ayuntamiento lo consigna porque tales días ocupan lugar preferente en los fastos municipales de los pueblos y son una bella página en su historia.

Los ilustres oradores Excmo. D. Claudio Anton de Luzuriaga, D. Luis González Bravo, D. Pascual Madoz, el Excmo. Teniente General D. Francisco Lerchundi, los Sres. Gunbeirg, Pereire hermanos de París, Osma, O'shea, Duclerq de Madrid, varios escritores de París y otras muchas personas distinguidas, formaban parte de la comitiva. También estaban en ella los Diputados a Cortes por esta Provincia.



IMAGEN CC

Comienzo de las obras. Dificultades en la zona militar

El 13 de Agosto de 1858, el Ayuntamiento se dirige al Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de la Guerra. En relación con la RO del 19 de Julio por la que se aprueba no permitir los trabajos del ferrocarril del Norte en la parte comprendida en la zona militar de esta Plaza, el Ayuntamiento hace saber que esto trae un nuevo conflicto a esta Ciudad.

Comentan sus razones y aducen otras RO que lo permiten. Suplican el cese de la prohibición.

El día 8, D. Luis Mariategui y Fermín Lasala, dirigen carta desde San Sebastián al Excmo D. Leopoldo O'Donell, del Gobierno de España.

En relación con el ferrocarril del Norte, la RO del 19 del pasado, contraría nuestros deseos y nuestras esperanzas, aprobando la determinación tomada por el Capitán General de no permitir los trabajos en la parte comprendida dentro de la zona militar de esta Plaza. La Diputación General ha elevado el día 5 la solicitud para conseguir la revocación de dicha orden.

Le suplicamos que despache este asunto con la prontitud que le permitan sus numerosas ocupaciones. Nadie mejor que Vd. puede apreciar esta cuestión, que en su anterior desempeño del Ministerio de la Guerra se discutió la ley y que observará que los caminos de hierro en otros países aún se acercan más a las obras de defensa de las plazas, que en el caso actual.

Ojalá que durante su permanencia en el Gobierno, logre de Vd. la Ciudad de San Sebastián lo que más tarde o más temprano ha de concedérsele, como ha sucedido en Alicante.

El 9 y 12 de Agosto hay correspondencia entre D. Juan de Lesca, Ministro de la Guerra y D. Fermín Lasala sobre la negativa de obras en la zona militar de San Sebastián.

Llega el 12 de Agosto RO del Ministerio decidiendo que la aprobación definitiva del paso del ferrocarril por la zona militar de esta Plaza, lo estudie la creación de una Comisión mixta. O'Donell contesta que no se hará esperar el allanamiento de estas dificultades.

El 3 de Setiembre larga carta de D. Juan de Lesca al Alcalde de San Sebastián.

El Ministro de la Guerra el 30 de Agosto se dirigió al de Fomento. Que por RO del 30 de Agosto de 1856, en lo correspondiente al ferrocarril del Norte, comprendido entre Tolosa y la frontera de Francia, examinado el proyecto en el que se proponían dos distintas direcciones desde las inmediaciones de la plaza de San Sebastián hasta la proximidad del pueblo de

Andoain, que la primera establecida bajo la protección de los fuegos de la referida plaza, pasaba al río Oria por cerca de la villa de Lasarte y que la segunda, siguiendo en parte el Valle del Urumea se dirige a Hernani y Urnieta, hasta empalmar con la sección general a la inmediación de Andoain.

Considerando que este último trazado era el que daba preferencia ese Ministerio, atendida sin duda la parte material y económica, pero que tratándose a la defensa del Estado, no podía menos de fijarse la atención en que con él no quedaba la parte de vía férrea citada bajo la protección y defensa de la plaza de San Sebastián.

Teniendo en cuenta que el trazado por Lasarte se hallaba defendido por la citada plaza, en vista de ello SM resolvió por RO del 29 de Setiembre del mismo año, que el trazado debía continuarse según el trazado que pasaba por Lasarte y zona de San Sebastián.

Habiendo acudido el 6 de Junio último el capitán General de las Provincias Vascongadas, participando haberse negado a una petición de la Diputación foral de Guipúzcoa al permiso para principiar los trabajos de la citada vía a la inmediación de dicha plaza, en tanto por el ramo militar no se le ordenase lo conveniente. Y como los otros eran los relativos al trazado por Hernani y derecha del Urumea, inconveniente para la defensa del Estado y a la particular de San Sebastián, motivaron la RO del 19 de Julio pasado, aprobando la disposición del Capitán General.

No ha sido el ánimo de la Reina dictar una medida que contradice con lo dispuesto en la ley de 11 de Julio de 1856, ni la del Ministerio de la Guerra. La suspensión suponía que antes de proceder a la ejecución de aquel trazado, se estudiase el modo de ponerlo en relación con la defensa y seguridad de la plaza de San Sebastián, bien por medio de algunas modificaciones en las partes inmediatas a la plaza, que sin variar la dirección general del mismo, proporcionara condiciones más ventajosas bajo el punto de vista militar, bien proyectando si esto fuera irrealizable, el fuerte o fuertes que en combinación con aquella plaza hayan de ejercer su acción sobre la vía de que se trata, para evitar, aun a costa de grandes dispendios por parte del Erario público, los perjuicios que de otro modo se irrogarían a la Defensa.

Enterada nuevamente SM y conformándose con estas consideraciones, dispone se signifique y recomiende a VS la conveniencia de que, sin lastimar los intereses que se hayan creado y conciliar la seguridad del Estado, se nombre al efecto una Comisión mixta de Ingenieros militares y de la Empresa, que estudiando los trabajos, examinen el modo de acomodarlos en la parte próxima a San Sebastián y que más convenga a los intereses de la defensa y los particulares de la misma empresa.

El 22 de Setiembre, la Diputación, en circular del día 13, comunica la nota de los veintidós trozos que la Empresa del ferrocarril del Norte ha contratado, importando en junto 24.340.080,80 reales.

Citado el Ayuntamiento para asistir como uno de tantos propietarios al aprecio de las tierras que han de expropiarse para el ferrocarril, en la feligresía de Alza, sin señalar la clase de terreno ni su situación respectiva.

El Ayuntamiento dice que se citó a la Ciudad por equivocación e hizo presente lo manifestado por el Ayuntamiento sobre las servidumbres públicas conocidas hasta hoy y la conservación de los caminos vecinales. (Véase la circular de la Diputación de fecha 13 de Setiembre)

El 6 de Octubre, el Alcalde Angel Gil de Alcain se dirige a la Diputación reclamando que ha transcurrido tiempo desde que la Comisión mixta de Ingenieros militares y la Sociedad concesionaria del ferrocarril arreglen lo relativo a las obras en la zona militar de esta Plaza, y el Ayuntamiento ve que nada se adelanta en el particular. Ante nuestra impaciencia pido a VS se sirva promover los obstáculos si los hubiere, para arreglarlos y dar comienzo a las obras.

Al propio tiempo, careciendo este Ayuntamiento de la menor noticia relativa al plan del trazado de la vía férrea en su territorio, e interesando tener noticias para cualquier incidente que pueda ocurrir, deseo poseer un tanto de dicho trazado y le solicito una copia suponiendo que VS la tendrá.





SECURIDAD.

Los señores del ayuntamiento de Logroño, de esta Provincia, delean celebrar may en breve en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los lugares de poseo que se atribuye a la villa de Logroño, y a los diez ayuntamientos de la villa de Logroño, en su término, y que hasta ahora no se ha celebrado en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Segundo, que se ha en el ayuntamiento de Logroño, en el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Lo cual se declara y publica, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Lo cual se declara y publica, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

En San Sebastian, a diez y siete dias del mes de Mayo, de mil ochocientos y sesenta y cinco años.

Yo el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Yo el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Yo el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Yo el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

Yo el ayuntamiento de Logroño, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo, y como lo que no ha podido celebrarse en otro punto de los mismos de la villa de Logroño, no puede celebrar may en este pueblo.

El Diputado general

Don Juan de Loayzabal

($\frac{1}{2} + \frac{1}{3} + \frac{1}{6} = 1$)

Yo el M. N. y M. L. Promotor de Logroño, yo secretario.

Manuel de Herceyola.

$\frac{1}{2} + \frac{1}{3} + \frac{1}{6} = 1$

Alcalde de

El 27 de Octubre la Compañía de Ferrocarriles del Norte, División de San Sebastián, envía oficio al Alcalde de San Sebastián remitiéndole una lista de 26 personas, para que sean abonadas por la Administración de la Compañía, la indemnización por los daños ocasionados en sus propiedades.

Anteriormente había enviado el 28 de Julio otra lista de 76 indemnizados.

10 de Noviembre, Capitanía General de las Provincias Vascongadas.

Constituída la Comisión mixta de Ingenieros militares y de la Empresa del ferrocarril del Norte que suscriben, han estudiado la grave cuestión y consignan el resultado de sus trabajos.

Bases invariables impuestas a la Comisión por Leyes y RO vigentes:

1ª. Ley del 11 de Julio de 1856.

2ª. Traza invariable general de la vía. Que ha de pasar precisamente por Tolosa,

Hernani, San Sebastián, Irún.

3ª. RO del 3 de Mayo de 1858 aprobando dicho trazado por dentro de la zona militar de la plaza de San Sebastián y la situación y colocación de su estación de primer orden.

4ª. Examinar el modo de acomodar los trabajos en la parte próxima a San Sebastián.

5ª. Sin variar la dirección general del trazado, introducir algunas modificaciones en la parte más inmediata a San Sebastián y dentro de la zona militar.

La traza aprobada por SM la Reina para el ferrocarril que nos ocupa, que recorre la 2ª y 3ª zona militar en los planos antes remitidos, difícilmente podría nadie mejorarla en mucho. Y la inmejorable situación de la capaz estación de San Sebastián, reúne todas las numerosas y variadas condiciones que se requieren.

El 28 de Julio, el Coronel dio su dictamen sobre este mismo asunto, pero considerándolo como entonces procedía, desde el único y exclusivo punto de vista militar.

La Comisión, después de largas conferencias y detenidos estudios, está de acuerdo en que la topografía accidentada, quebrada y especial de la parte de la zona militar que tiene que atravesar la vía, viniendo de Hernani, no permite en su trazado aprobado, modificaciones de bastante importancia para que redunden en beneficio de la defensa de la Plaza.

Antes al contrario, el Ingeniero militar y los demás lo confirman, que si el camino de hierro ha de pasar muy cerca de San Sebastián, estableciendo estación de primer orden, aquella traza es de todas las demás, la que presenta menos inconvenientes para la buena defensa de San Sebastián.

Pero es incuestionable para la Comisión que después de terminado el ferrocarril, y aun limitada la construcción dentro de la zona militar, precisamente a la orilla derecha del río Urumea, la toma de la plaza se facilita. Para contrarrestar esta disminución del tiempo necesario para tomarla después de sitiada en regla, creemos indispensable añadir varias defensas a aquella.



IMAGEN D

Por lo tanto, las pilas del puente que hay que hacer sobre el río Urumea, los del viaducto de enfrente a la Misericordia, el terraplén del muro y todas las demás obras sólidas que se construyan dentro de la zona militar, se harán con los pozos y hornillos necesarios para volarlos prontamente.

Se introducirán las aguas del mar en los fosos de la plaza y se harán en ellos los trabajos necesarios para las maniobras de los mismos. Se construirá la batería casamatada proyectada y aprobada, llamada de San Telmo, en el recinto de la plaza, y otros dos más en el Castillo, que han de enfilar y batir de flanco las dos ramas convergentes hacia la plaza del ferrocarril y que con dos curvas de igual radio se unen a la línea recta sobre que está colocada la estación.

Y por último, se constituirán tres fuertes destacados convenientemente, situados sobre las alturas exteriores a San Sebastián.

Deseando la Comisión terminar su cometido, ha hecho también los dos únicos tanteos de trazados de la vía que son posibles, por fuera de la zona militar a la inmediación de San Sebastián.

El primero y más próximo a la plaza, salva el Urumea río arriba del pueblecito de Loyola, del caserío llamado Pascualtegui y faldeando después y en parte taladrando la altura de Ametzagaña y otras que con ellas forman el estrecho barranco que desemboca en el canal llamado de la Herrera, se empalma en este punto con el resto del trayecto aprobado hasta Irún.

El segundo atraviesa el río Urumea, cerca de la casería llamada de Ansuta, recorre el vallecito y barranco que halla inmediatamente a su frente y desembocando por un túnel construido por debajo de los caseríos Ydarran y Calatiñania en otro barranco en cuyo fondo existen las casas y molino de Larreacho, Larreandi y Peresenea, le faldea y se une también con el resto de la línea de Irún, en el mismo canal de la Herrera.

Los planos de San Sebastián y sus fortificaciones y de los proyectos de las zonas militares de la plaza, se remitieron a la superioridad hace tiempo.

Los dos trazados son de construcción difícil y costosa, por las obras que requieren que el trazado aprobado y que está en curso su ejecución meses ha, pero cualquiera de ellos presenta menos inconvenientes que el aprobado para la buena defensa de San Sebastián.

Las ventajas a favor de la defensa de la plaza de San Sebastián no las cree la Comisión suficientemente grandes para crear en el día un conflicto que estaría en abierta contradicción con lo establecido en la RO del 30 de Agosto y 8 de Octubre últimos.

La Comisión se pone de acuerdo en los extremos siguientes:

- 1º. Construcción del trozo de ferrocarril que corre por dentro de la zona militar de San Sebastián en la forma que está aprobado.
- 2º. Preparación indispensable y conveniente de dichas obras y edificios para volarlos prontamente.
- 3º. Construcción inmediata y completa a costa del Erario público, de todas las obras de fortificación citadas.

San Sebastián 10 de Noviembre de 1858

El Coronel Comandante de Ingenieros de Guipúzcoa, José María de Yarza.

El Ingeniero de la Empresa del ferrocarril del Norte y Jefe de la Sección de Irún a Villafranca, Lanbeire.

El Brigadier Jefe de Estado Mayor , Leonardo de Santiago.

El Crédito Mobiliario Español comprendió la conveniencia de constituir una Sociedad dedicada en exclusiva a los asuntos ferroviarios. Se constituyó con esa finalidad el 29 de Diciembre de 1858 en Madrid la Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España por los Hermanos Pereire, banqueros franceses y su Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, con un capital de 380 millones de reales vellón distribuido en 200.000 acciones¹¹.

Son accionistas tres Sociedades y veintisiete particulares, entre los que se cuenta D. Fermín Lasala, accionista con mil acciones y Consejero de la Administración, con experiencia en la gestión administrativa del Estado¹².

14 de Enero de 1859. La Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Irún, División de San Sebastián, oficia al Alcalde. El día 18 D. Mariano José de Lascurain, perito de la Compañía, dará principio a las tasaciones y trabajos de las expropiaciones, empezando desde la casa de Algarbe en Miracruz en dirección a San Francisco de esta Ciudad. Que los propietarios sean citados para que el perito de la Compañía discuta sobre el terreno con ellos y su perito, sobre dichas tasaciones.

Estas operaciones continuarán sin interrupción, por lo tanto los propietarios deberán estar al corriente de ellas.

El Ayuntamiento avisa a los propietarios afectados por las expropiaciones:

Ayuntamiento de San Sebastián. Junta de Beneficencia.

Ramón Gaztelu	Caserío	Flamencoenea	(Eguía)
Viuda de Múgica	”	Champonenea	”
Elías Gorostieta	”	Madrilcho	”
”	”	Mandomene	”
Rafael Lasa	”	Chofre y tierras	”
José María Echeberría	”	Cullasene	”
Joaquín Yun	”	Cullasene	”
Juan de Beltrán	”	Polloe	”
”	”	Martincohotegui	”
Herederos de Soroa	”	Michelene	(Ulía)
Marcial Zuazola	”	Machiñene	(Aiete)
Conde del Valle	”	Martillun	(Alza)
Pedro Iturbe	”	Ytundegui	”
Francisca Mendiola	”	Lindoene y demás	(Ulía)
J. Vinches	”	Vicencoene	”
Jose María Legarda	”	Feliperena	”
Juan Queheille	”	Champarrenea	(Alza)
Eustasio Amilibia			

11. Gustavo REDER. Oc.

12. Francisco COMIN. Oc.

Quedan Vds. citados para que por sí o por apoderado y con su perito, asistan el 18 de éste, para la expropiación por el ferrocarril. El perito de la Empresa J. Mariano Lascurain, estará sobre el terreno en que ha de practicar el avalúo.

D. José Gros, dueño de los arenales de Ulía, celebró un convenio con la Compañía del ferrocarril del Norte, obligándose a ceder a la Compañía todas las arenas que puedan hacerle falta para la continuación de los trabajos del mencionado ferrocarril.

Las dunas que sobresalían en estos improductivos arenales se rebajarán en gran parte para el relleno de los terrenos que ocupan la estación y el ferrocarril del Norte y sus inmediaciones, entre el 22 de Junio de 1858 en que se dio principio con gran pompa a las obras de este ferrocarril, en la trinchera que se abrió entre Errota chiqui y Mundaiz y el 15 de agosto de 1864 en que se inauguró la línea. .

23 de Febrero de 1859. La Diputación participa que están en su poder las obligaciones del ferrocarril del Norte, enviadas por el Crédito Mobiliario y que para recogerlas es indispensable que los suscriptores entreguen en la Contaduría de la Provincia, los resguardos provisionales de que se les proveyó.

Obras. Incidencias y reclamaciones

Sesión del 11 de Julio de 1860. El Gobernador dirigió al Alcalde el 28 de Junio, el croquis de la vía férrea, desde los límites de Hernani hasta los de la feligresía de Alza, para que los propietarios interesados pudieran hacer sus observaciones.

Ha estado de manifiesto el croquis y ninguna reclamación se ha presentado. Tan solo el Ayuntamiento que debía mirar por la cosa pública que se le tiene encomendada, encargó a su Arquitecto emitiera su dictamen, y así lo ha hecho.

Informe de D. Joaquín Ramón Echeveste.

He examinado el proyecto del trazado del ferrocarril, fechado en 26 de Mayo de 1860, en la parte que comprende la jurisdicción de esta Ciudad. Debo informar que en general, las extensiones de caminos públicos que atraviesa el ferrocarril se hallan salvados en el proyecto, con las modificaciones, adiciones de caminos de desviación y pasos convenientes.

Mas como en el diseño del trazado no está demostrado el perfil en alzado, no es posible conocer la manera de verificar los pasos de los caminos al través de los terraplenes del ferrocarril; y para evitar ulteriores desa-

cuerdos, convendría fijar que, dando la conveniente luz en anchura y altura a las aberturas, las rasantes del firme en sus accesos no deban exceder de tanto por ciento.

Se sabe que el camino público que desde Oriamendi se dirige hacia Loyola, tenía una continuación desde las inmediaciones de la casa Ancieta goya (Amara bia) hasta la orilla del río Urumea, entre las casas de Matutene (Amara bia) y Ancieta bea, por donde vadeando el río y siguiendo por el camino de Alza, parece se hacían las grandes conducciones de maderas para los astilleros de Pasajes; aunque hoy sin uso este ramal de camino, convendría salvar los derechos públicos de su tránsito, pues el trazado no presenta en aquella parte mas que un paso a nivel para uso de las tierras de la casa Matutene. Es de advertir, que en la ría Urumea, en su orilla izquierda, desde la casa Aguirre tolare hasta frente de Olazabaldegui (Loyola) no conozco que tenga ningún acceso público.

En el campo de San Francisco, frente al edificio de Beneficencia, se observa que aquella localidad destinada al recreo y paseos públicos, hoy se ve frondoso y libre en toda su anchura, con tres vías con andenes de paseos; y con las obras del ferrocarril van a resultar interceptados, atravesándola con un elevado y fuerte terraplén en la inmediación del citado edificio, reduciendo a dos vías de comunicación, por medio de dos pasos a nivel inferior del ferrocarril; a mi ver convendría que los dos únicos pasos que se conservan fuesen amplios, en términos que sirviesen para pasar dos coches a la vez, y lateralmente dos andenes en espolón para paseo, especialmente el paseo central debe ponerse en dirección normal al centro del edificio de Beneficencia, con anchura cuando menos igual a la que tiene su portada. (Se trata de las zonas actuales, junto al Colegio Zuhaiesti, el paseo de Atocha y Duque de Mandas).

Si el terraplén se trata de elevar apoyando solamente en los escarpes naturales de las tierras, fuera de la proyección horizontal de la vía férrea, vendría a ocupar inútilmente en ambas orillas, un espacio superficial que es muy de desear en un sitio tan ameno.

Sin un exceso de gasto se podría evitar este inconveniente, por medio de paredes de sostenimiento vertical o mejor en una forma ligera a manera de un viaducto bajo, contribuyendo así a desaparecer el aspecto de pesadez que producirá el seguimiento del macizo del terraplén, contrastando tan notablemente con el libre y explayado que ofrece hoy. El trozo del terraplén que se desea ver ejecutar en la forma indicada, sólo sería de 200 metros de longitud.

El enlace en curva de las alineaciones de los caminos y paseos actuales, con los nuevos que deberán tomar después del paso al través de la vía férrea, piden también una especial atención.

También conviene advertir que en las sequías de verano, cuando el riachuelo de Chofre lleva poca agua y está cargado de las jabonadas del lavadero público y las sucias que vierte la alcantarilla del edificio de la Beneficencia, actualmente sin ningún inconveniente, son absorbidas en su desembocadura de lecho de arena, pero si se trata ahora de removerlas y canalizar, prolongando su viaje, si no se cobija en bóveda, podrán presentar un aspecto y aun olor repugnante en las inmediaciones de un paseo público.

Las precedentes observaciones no son mas que meras indicaciones que deben tenerse presentes en su tiempo.

El proyecto del ferrocarril que se me ha remitido, contiene la línea desde el lindero con Hernani hasta el parejo de la casa Baroyenia (límite con Alza) en el partido de Ulía, y desde aquel punto hasta el lindero con la villa de Rentería; en el molinado de la costa de Alza no viene sin embargo que la población de Alza se halle dentro de la jurisdicción de esta Ciudad.

12 de Octubre de 1860. Tasaciones de fincas entre Loyola y Hernani. Se remite nómina de los propietarios que comprende una parte de la jurisdicción de esta Ciudad.

Ramón Gaztelu	Caserío	Flamencoenea	(Eguía)
Vicenta Iguerabide			
Convento de Santa Teresa			
Lino Miner			
Juan Jose Olazabal			
Ignacio Maria Miranda.	Caserío	Olacho	(Amara bia)
Ignacio María Urdinola			
Pedro José	”	Oquendotegui	”
Celestino Egozcue			
Carlos Mirabie	”	Eguigor erribera	
Jose Maria Izquierdo			
Jose Maria Alberdi	”	Aguirre tolare	
Bautista Oyazabal	”	Larrañategui	”
Herederos de Jose Izquierdo	”	Bordaberri	(Alza)
”	”	Aguirre	(Amara bia)
”	”	Zapatari	”
”	”	Errotaburu	”
”	”	Aguirre tolare	
Joaquin Mendizabal	”	Olazabaldegui	(Loyola)
”	”	Bernategui	
”	”	Bernategui chiqui	
”	”	Matutene	(Amara bia)
Jose Francisco Aguirre Miramon			
Administrador del Marques de			
San Millan	”	Ancieta	”
Evaristo Gimenez			
Francisco Oyazabal	”	Larrañategui bea	”
Antonio Altuna	”	Aguirre tolare	

9 de Enero de 1861. la Empresa de la vía férrea del Norte tiene que construir un puente sobre el Urumea, para pasar de los terrenos de Errota chiqui a las riberas de Loyola y si colocan un andén de peatones al lado izquierdo del puente, marchando por esta Ciudad, haría una cosa cómoda y útil al vecindario.

El Sr. Alcalde, de quien ha partido esta indicación, manifiesta que habiendo hecho mención de esto al Ingeniero de la Empresa en esta Sección, se presta gustoso a apoyar la idea y que conviene llamar la atención del Ingeniero Superior de Burgos y del Sr. Pereire, cuya intervención influiría para conseguir el deseo; y como el Ayuntamiento debe proponer los medios que al efecto sean más adecuados, acuerda se pida a ambos señores su cooperación.

El día 12, el Ayuntamiento escribe a París a Mr. Pereire, pidiéndole su mediación en relación con el puente.

8 de Mayo. Por efecto de las obras del ferrocarril, se ha obstruido la fuente que había a la entrada del paseo de las Puertas Coloradas, por lo que se acuerda dirigir un oficio al Arquitecto, encargándole se entere de lo que ocurre y dé cuenta, para en su vista, proceder a lo que convenga para reponer dicha fuente a su estado regular.

27 de Mayo. Carta de la Compañía del ferrocarril del Norte, sección de San Sebastián. El Jefe Ingeniero de la sección se dirige al Ayuntamiento.

Contestando al oficio del 16 del actual relativo a la forma en que quedará el ferrocarril frente a los establecimientos de Beneficencia, envíe copia al Ingeniero Jefe que contesta.

El plano de la Estación y sus alrededores se halla actualmente en estudio y se comunicará al Ayuntamiento en tiempo útil; según toda probabilidad y a causa de la importancia de esta Estación, en la cual se construirán talleres y depósitos de máquinas y carruajes, la parte de paseo comprendida entre el ferrocarril y la carretera, vendrá a ser un espacio que comunica de la Estación a la carretera en todas direcciones; el camino de Loyola será entonces deservido por los dos pasos de la Misericordia y otro paso recto cuya anchura de cuatro metros parece suficiente a la Compañía para los carruajes que vayan a Loyola.

Se constituye un puente provisional de madera antes de ejecutar el paso definitivo de fábrica y chapa de hierro; el puente enfrente de la Misericordia puede afectarse exclusivamente a los paseantes y el otro a los carruajes, pues tres puentes circulares constituirían un gasto inútil y sin objeto.

29 de Mayo. Adiciones del Arquitecto Municipal J.R. Echeveste.

Dice que respecto al paseo comprendido entre la carretera y el ferrocarril y entre ésta y la casa de Beneficencia, se ve desde luego tan estrecha.

Lo que he podido entender es que se ejecuta el puente frente a la Misericordia con destino para paseo y otro de cuatro metros de ancho, en dirección recta para carruajes que vayan a Loyola; de esto se deduce que la gente de paseo, para dirigirse al llamado de Atocha, será preciso que pase por el frente de la Misericordia, cerca de la portada.

En mi informe del 11 de Julio p. pasado a que se hace referencia, emitió la opinión que los dos puentes o pasos convenía que fueran amplios, para pasar a la vez dos coches, con cadenas laterales en espolón para peatones; ahora opino de la misma manera; esto evitaría el rodeo del puente central y contribuiría a que fuese algo menos el aspecto voluminoso del terraplén.

En dicho informe del 11 de Julio decía también que en el plano presentado al Ayuntamiento del trazado de ferrocarril, no estaba incluida la parte de la jurisdicción de la población de Alza; se han recibido recientes reclamaciones de los caseríos del partido de Alza y de Eguía, quejándose, en mi concepto con razón, de que se les interrumpe con el ferrocarril el camino vecinal público que pasa por Zarategui y Pellizar; sobre esta reclamación convendría que la Corporación formule la correspondiente petición.

El 29 de Mayo, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del Ferrocarril del Norte de este distrito. El Ayuntamiento no ha gestionado al ver que se cerraba la vía pública que desde el extremo Norte de los Establecimientos de Beneficencia se dirigía a la carretera, para volver a la alameda de las Puertas Coloradas, porque contando que quedarían expeditos los otros dos servicios que existen, no veía mayores inconvenientes en aquellas alteraciones, pero ahora se presenta el caso de limitar el paso de las personas a un solo punto, en dirección a los Partidos de Eguía y Loyola y a los paseos, principiando desde el de Atocha, pues de su oficio del 27 se colige que el otro paso ha de quedar limitado para carros.

Limitándose el paso de las personas a un solo punto, el Ayuntamiento ve muchos inconvenientes, pues es grande el tránsito y todo el vecindario quedaría sometido a una sujeción molesta, que la Corporación municipal debe evitar, en cumplimiento de sus deberes.

Para conciliar todas las miras, bastarían las dos vías de que Vd. habla, siempre que la designada para carros se continuase en la dirección y con la anchura indispensables, teniendo a sus lados andenes cómodos de paseos para personas. El Ayuntamiento no puede pedir menos y se persuade que se le hará justicia.

11 de Junio. Al Ingeniero del Ferrocarril del Norte.

El Ayuntamiento ha sido informado acerca del segundo paso para la casa de Beneficencia y habiendo oído a su Arquitecto, el Ayuntamiento le presenta sus consideraciones.

El paseo que se dirige desde el Puente de Santa Catalina al Establecimiento indicado es indudablemente el primero que se ejecutó en las afueras de esta Ciudad y que sucesivamente ha ido prolongándose ya hacia las Puertas Coloradas, ya en dirección al ameno y delicioso valle de Loyola.

Este paseo predilecto, en que constantemente ha empleado la Municipalidad fondos considerables para su buena conservación, no sólo ha sido cortado en su continuidad en la inmediación de la casa Flamencoene (hoy calle Miracruz nº32) con marcado sentimiento del público, sino que se ve atravesado e interrumpido en su centro por un cerco de terraplén; y a fin de neutralizar en cierta manera el aspecto desagradable a la inmediación de la población y en una alameda concurrida, el Ayuntamiento no puede menos de proponer a la Empresa que en vez del paso de ocho metros para camino carril y andén de paseo, que sería conveniente se conserve la vía recta que hoy ocupa el paseo en su prolongación del Puente de Santa Catalina en dirección a la portada central de la casa de Beneficencia con un paso a nivel que comprenda el paso actual con siete metros y medio y lateralmente a su contacto una vía carretil de cuatro metros y medio, es decir, con claro de doce metros, comprendidos bajo un puente según lo demuestra el croquis que acompaña.

El Ayuntamiento pretende conciliar todos los intereses, con la convicción de ser justo y espera que la Empresa hallará la más favorable acogida. Se tiene presente que este segundo paso no altera en nada al primero ya trazado frente al Establecimiento y que para realizarlo aquel es preciso disponga que el contratista del trozo, no solo se abstenga de construir el terraplén sobre el paseo, sino que deje libre y desembarazado en la parte que ayer ocupó.



Vista actual de las vías del ferrocarril que atraviesan lo que fue el paseo de San Francisco. A la derecha se situaba el edificio de la Beneficencia y a la izquierda no existían esas casas, sólo alguna huerta y al fondo la casita de Flamencoene, hoy edificio de la Diputación.



Vista actual de las vías del ferrocarril atravesando lo que fue la frondosa arboleda del Paseo de Atocha hasta Mundaiz al fondo, hoy todo edificado.

Comunicación al Ingeniero del ferrocarril.

El Alcalde pedáneo de Alza remite una queja de los Hijos de la Viuda de Rodríguez. Que el contratista de la obra del ferrocarril, Sr. Moirie, en la obra que está ejecutando al contacto de nuestra fábrica, dispara tiros de barreno por medio de los cuales estropea el tejado, huerta y cuanto en el edificio se opone al paso de las piedras que las explosiones arrojan, resultando que aquí nuestros operarios y aun nosotros mismos estamos en constante sobresalto, temerosos de los tiros.

A nuestras reclamaciones, el contratista contesta que seremos indemnizados, pero aun dado el caso que así lo verifique en la parte material del edificio, no puede indemnizar nuestros continuos temores.

Se sirva tomar una medida que evite cualquier suceso desagradable.

18 de Julio de 1862. El Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril del Norte.

En vista de una reclamación de varios vecinos del barrio de San Martín y dictamen que ha dado la Comisión de paseos, el Ayuntamiento le manifiesta que debe dejar expeditas las vías públicas de dicho barrio y sus inmediaciones, la vía que existía por la parte Norte del antiguo cementerio en dirección Este a Oeste.

También se le comunica al Ingeniero que al llegar en el espolón de la nueva carretera al punto parejo al barrio de San Martín, hay en la contigüidad de la primera casita llamada Robinson, una subida para carros, desde el arenal a la carretera y en esta época de los baños de mar, causa alguna molestia a los bañistas el paso del maderamen desde el arenal por la rampa central a cuyo pie se encuentran las casitas de baños.

Por tanto, deseando corresponder a las indicaciones que se me han hecho, invito a V. y espero que hasta que pase la temporada de los baños, dispondrá que la conducción del maderamen desde el arenal al depósito en la planicie de San Martín, se haga por la subida indicada, a contacto de la casita Robinson.

Después de la conferencia tenida con el Arquitecto JR Echeveste, la Empresa queda conforme en el modo de hacer la conducción de maderas que necesitan para sus obras, desde las embarcaciones que desembarcan en la playa.

Otra indicación al Ingeniero el 30 de Julio. La fuente que existe a la entrada del paseo de Puertas Coloradas, que siempre ha sido y es apreciada por sus saludables aguas, quedó enteramente corriente y bien arreglado su

pavimento e inmediaciones en que también está interesado el ornato público. Le recuerdo sus ofrecimientos sobre el particular el año pasado y sus promesas al efecto.

El 8 de Agosto la Empresa del camino de hierro se dirige al Alcalde.

Esta Empresa, adjudicataria de los trabajos de terraplenes para las obras de la playa de Santa Catalina, indica que las tierras para el terraplén deben extraerse de las de D. José Gros, es decir de la parte opuesta al camino de Francia, lo que les pone en necesidad de atravesar este camino con una vía férrea y vagones arrastrados por caballerías.

Suplican la autorización pertinente.

Contesta el Arquitecto Antonio Cortazar, concediéndolo con las siguientes condiciones

- La colocación de los railes se hará parcialmente, ocupando cada vez la mitad de la carretera y sin interrumpir el tránsito público.
- Dispondrán la vía de manera que no interrumpa el curso natural de las aguas por las cunetas.
- No se permitirá detenerse sobre la carretera, sus paseos y cunetas, a las caballerías y vagones.
- Los mozos encargados de conducir las caballerías, deberán colocarse delante de éstas al atravesar la carretera.
- Serán responsables de averías o daños que causen en la carretera.

20 de Agosto. Comunicación del Ministerio de Fomento el 19 de Julio en relación al trazado de la línea férrea de Zaragoza a Irurzun, que ha de empalmar en Alsasua con la del Norte, se forme otro expediente y se informe por la Diputación provincial, Junta de Comercio y demás Corporaciones, y los Ayuntamientos de los principales puntos de producción y tráfico de Guipúzcoa, Navarra, Logroño, Zaragoza, Huesca, Lérida, Tarragona, Barcelona y Gerona, en punto a la conveniencia de construir otra línea de comunicación desde Irurzun con un puerto español del mar océano.:

Es bien sabido que el Ayuntamiento y todas las clases que viven del tráfico en esta Ciudad, y con relaciones principales con Navarra y Aragón, han deseado siempre la línea de que se trata, pues la línea natural y propia para comunicar del Océano al Cantábrico, es este litoral con sus puertos de San Sebastián y Pasajes.

Por esto vieron con gusto el trazado de Irurzun a Alegría, pero sería todavía mejor otro trazado que de Irurzun bajase de Leiza o Berastegui a Andoain, de menor longitud y venir por Lasarte a este punto y prolongarlo a Pasajes.

Estos son los puntos de vista de este Ayuntamiento.

27 de Agosto. El ferrocarril del Norte, sección de San Sebastián al Alcalde.

Anuncia que un desprendimiento ocurrido en el túnel de Azconovieta (entre Andoain y Hernani) ha causado la muerte de cuatro o cinco obreros, resultando además heridos otros dos.

Detallan las circunstancias ocurridas: desprendimiento del terreno, abierto y agrietado por las últimas sequías que absorbió rápidamente las abundantes aguas que cayeron durante la tempestad de ayer y que ha dado lugar al desprendimiento.

Los obreros se hallaban a una distancia de 126 metros de la cabeza del túnel de mil metros.

El 15 de Setiembre comunicación al Ingeniero Jefe. El Ayuntamiento pasa a Vd. la reclamación que varios vecinos del barrio de Amara han presentado y como la considera justa y fundada, espero que sea atendidos.

6 de Octubre. El Ingeniero Delegado de la Compañía se dirige al Ayuntamiento. Siendo necesario colocar una grúa en el terreno alquilado para depósito de material, preciso cortar algunos árboles de los que bordean el muro de la propiedad del Sr. Gros, recurro a VS rogándole se sirva concederme su autorización para dicho corte.

Procuraré que el número de árboles a suprimir sea el menor posible y cuidaré de reponer los que quiten, dejando aquel sitio en el mejor estado posible.

El 24 de Octubre el Obispo de Vitoria concede autorización para poder trabajar los domingos y días festivos en la perforación de los túneles, puentes y viaductos, exceptuando ciertos días festivos solemnes que detalla.

29 de Octubre. La Diputación en circular del 13 dice que ha celebrado con el Crédito Mobiliario Español convenio por el que ha pactado que la Provincia queda libre de entregar ninguna cantidad más sobre la pagada para el préstamo ofrecido con destino al ferrocarril del Norte, y que los prestamistas recibirán acciones de la Empresa de dicha vía, en canje de las obligaciones expedidas por el Crédito Mobiliario Español.

El 30 de Octubre se comunica al Gobernador Civil. Ayer a las tres y media ocurrió un desprendimiento de tierras de las obras del ferrocarril, en las propiedades de la casería Miracruz, jurisdicción de esta Ciudad, ocasionando la muerte de uno de los operarios que resulta ser Fermín Echeverría, natural de Usúrbil, casado de 42 años, y heridas a otro opera-

rio llamado Ignacio Salaverría, natural de Alza, que vive en la casería Siustegui, casado.

El 16 de Noviembre el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Jefe del Ferrocarril del Norte. Recibida su respuesta del 10 a mi oficio del 7.

Con fecha 10 de Enero de 1861 le dirigí un oficio sobre la utilidad que el puente de la vía férrea sobre el Urumea, desde las proximidades de Mundaiz para Loyola, tuviese un andén para peatones en el lado izquierdo del puente. Al ver ahora que la Empresa se ocupa en la construcción del citado puente, la Corporación Municipal vería con gusto y confía que este deseo se vea realizado.

Que la Empresa del ferrocarril podría llenar el deseo de colocar un andén para peatones en el puente sobre el Urumea, el Ayuntamiento se dirigió a Vd. y al Sr. Pereire presente en esa circunstancia, con la esperanza de conseguir cosa tan útil para un pueblo, porque este pueblo merece la consideración de la Empresa, porque esta Ciudad es sin disputa la que en todo el país será más útil, puesto que su comercio concurrirá a la explotación de la línea.

Por otra parte, el Ayuntamiento no ha hecho ni una mera indicación de lo que el trazado del camino ocupa de terrenos propios de esta Ciudad; al contrario, ha dejado que obre la Empresa con plena libertad y ha tenido en ello mucha satisfacción.

Razones son éstas para que el Ayuntamiento espere todavía ser así tomado en consideración para las gestiones del andén.

18 de Noviembre. Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, Línea de Madrid a Irún. El Vicepresidente de la Compañía responde desde París a la petición del Ayuntamiento de San Sebastián sobre los gastos que supondrían la construcción de un andén para peatones en el puente de Loyola. De los estudios hechos, resultan unos gastos de 105.000 reales, o sea 40.000 de mampostería y 65.000 del hierro.

La Compañía consentiría hacer ese trabajo suplementario si el Ayuntamiento contribuyese por la cantidad expresada, y el Director General dirigió a VS la contestación. Desde entonces no ha habido ninguna contestación y pensando que el Ayuntamiento había abandonado ese negocio, pues un gasto de 105.000 reales que añadir a la construcción de un camino para peatones que no pueden pasar por el ferrocarril, parece muy subido por su poca rentabilidad, pues existe el camino de Loyola a San Sebastián para carros y peatones.

Ahora es demasiado tarde para hacer lo que pide otra vez el Ayuntamiento. Las mamposterías del puente de Loyola están casi con-

cluidas, las vigas de palasto van a colocarse y es imposible cualquier nueva modificación.

El 28 de Enero de 1863, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril. Dos reclamaciones de varios vecinos nos llegan. La primera por consecuencia de alteraciones que se han efectuado en los caminos vecinales por los empresarios del ferrocarril en el paraje en que está la casería Olacho, barrio de Amara, y segunda sobre la supresión de pasos de nivel y sustitución de éstos por un paso superior.

Dice el Ingeniero al Ayuntamiento. En cuanto a la primera, ordenó VS a sus dependientes que practicaran los trabajos necesarios para establecer las vías públicas como antes estaban y en cuanto a la segunda, era una variación dispuesta por el Gobierno de SM.

El 25 de Febrero, el Ayuntamiento indica al Arquitecto Cortazar. Con motivo de la gran extracción de arenas desde la propiedad de D. José Gros, para las obras del ferrocarril, ha de quedar interrumpida por un tiempo dado, la vía pública que desde la cabeza del puente de Santa Catalina se dirige por dicha propiedad, y como no es posible oponerse y la supresión que se va a practicar cede en beneficio del propietario, trate Vd. con el Sr. Gros del modo en que ha de suplir dicha interrupción, por el medio más conveniente posible.

El 29 de Abril, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril. Por efecto de las obras del ferrocarril, al frente y costado de los Establecimientos de Beneficencia se ha abierto un camino vecinal que desde el alto bajaba rozando la pared de la huerta de dicho establecimiento, y ese camino está interceptado con la piedra recientemente echada en aquel paraje.

Que se allane y no se entorpezca la servidumbre que hace mérito.

El 16 de Mayo, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Línea de Madrid a Irún. Que han dado órdenes para que se proceda inmediatamente a la regulación de la superficie que hemos de adquirir a la Beneficencia.

El 22 de Junio, el Diputado General Fermín Lasala al Ayuntamiento. Hace saber lo urgente que es comprar algunos terrenos para el establecimiento de administración de arbitrios y depósitos de almacén y casas para los administradores que han de cobrar los impuestos en las estaciones de ferrocarril situados en el territorio de Guipúzcoa.

El actual almacén o depósito del barrio de San Martín, extramuros de la Ciudad de San Sebastián, quedará muy desviado para los géneros que se introduzcan por el muelle y hayan de llevarse a la estación del ferrocarril, como para los que llegan por el ferrocarril.

Hay que consultar a la Junta de Comercio o la autoridad local, cual será el punto más adecuado para construir un almacén o depósito para tabacos, vinos, aguardiente y sal.

4 de Agosto. Se ha observado que de parte de la Administración del ferrocarril del Norte, se ha fijado un amojonamiento desde la línea férrea en dirección a la antigua pradera de San Francisco, hoy paseo de Atocha, sin que el Ayuntamiento haya tenido ni un simple aviso, y también se tiene presente que próximo a terminar en las inmediaciones de la Ciudad las obras del camino, no se halla respuesta a la fuente que hay a la entrada de la alameda de las Puertas Coloradas.

Acuerda el Ayuntamiento dirigirse al Ingeniero Lanteires, que la Corporación hace el encargo sobre ambos casos a su Arquitecto Antonio Cortazar, esperando se arreglen.

31 de Agosto. El Alcalde contesta al Gobernador Civil. Recibí el oficio de hoy, encargándome la vigilancia debida, con motivo de haber abierto la explotación del ferrocarril del Norte, entre esta Ciudad y la Villa de Beasain, y con vista a las disposiciones vigentes, ejerceré toda la vigilancia debida y que requiere tan importante servicio.

Final de las obras. Reclamaciones

El tramo Beasain San Sebastián se abrió el 1 de Setiembre y el de San Sebastián Irún, el 22 de Octubre. Extraña que un acontecimiento tan señalado e importante para la Ciudad, como es el final de las obras y la apertura de la vía férrea el día 1, no figure anotado en las actas de sesiones del Ayuntamiento. Hay que esperar a la inauguración.

El 9 de Setiembre de 1863, el Alcalde se dirige al Gobernador Civil.

Desde que se ha puesto en explotación el trozo de ferrocarril del Norte, desde esta Ciudad hasta la Villa de Beasain, hay una gran afluencia de pasajeros y esto me mueve a llamar la atención de VS porque en este país las poblaciones están a cortas distancias, las relaciones son constantes, las familias tienen por lo común un pasar regular y hay hábitos contraídos de concurrencia y una población rural más numerosa que la urbana, que a cada momento se comunican de una casa a otra.

Por estas razones median en mi concepto motivos especiales que quizá no intervengan en otras partes, para desear que tuviera efecto el artículo 8º de la Ley de 14 de Noviembre de 1855, relativa sobre la conservación de las vías públicas, delitos y faltas que en las mismas puedan cometerse. Cumplido ese artículo, la vía férrea quedaría cerrada y se evi-

tarían los riesgos que serán mayores en el estado actual, en cuanto mayores sean el tiempo y la extensión que abrace la línea.

Si hoy no hay que deplorar mas que un caso, pueden ocurrir otros, y la medida de cerrar las vías no tiene ni puede tener más objetos que su buena conservación y evitar las desgracias que ocasionase la falta de prudencia.

Ruego a VS medite este punto y llame la atención de la Superioridad.

Día 9 de Setiembre. Carta al Ayuntamiento de los vecinos que suscriben, del barrio de Loyola y partido de Amara, que ponen en su conocimiento cómo el camino de peatones que en todo tiempo se ha conocido cruzando desde la peña de Larrañategui a salir al caserío de Aguirre tola-re, por la orilla del río, y hecho el terraplén ha quedado fuera de él por donde transitaba todo el mundo, y de la noche a la mañana se encuentran con la novedad de hallarse el paso obstruido por una enorme zanja de un extremo y por el otro con una estacada de palos, y siendo tan indispensable otro camino para no andar por la enorme cuesta de la peña de Larrañategui, pasando por el bosque de Ancieta goya, lo que sería muy penoso para este vecindario.

Frente al caserío de Anchume han tenido que cortar el camino vecinal para dar el curso a las aguas que caigan a la parte del terraplén y hecho dos paredes secas por dos lados y echando unos palos encima, han cubierto con tierra y piedra por encima y ha quedado de modo de que le suceda alguna desgracia a algún boyero.

Entre los caseríos Oquendotegui y Ernetegui, tomó todo el camino vecinal el terraplén y han tenido que hacer un nuevo camino; en parajes le han echado un poco de piedra y en otros nada, de modo que antes de muchos días quedará intransitable.

Al frente del caserío Olazabaldegui hay también un puente de piedra, en donde los carreteros pasan con gran riesgo; aunque siempre ha sido algo estrecho, hasta que han hecho el terraplén tenía un campo espacioso para dar la vuelta el ganado, y ahora al llegar a dicho puente se encuentran como decimos con el terraplén, y por lo mismo, tienen que pasar con gran exposición. Cuando quedó en este estado se dio queja al encargado de la obra del túnel de Olazabaldegui (es el túnel que pasa de Amara a Loyola) y prometió que lo dejaría bien y no lo han hecho.

Esperan los que suscriben que VS tomando en su consideración, haga las reclamaciones justas que solicita este vecindario, a fin de que habiliten como se debe dichos caminos.

Firman: José Maria Irizar – Carlos Arizti – Ynacio Maria de Miranda – Lorenzo Lopetegui – Juan Jose Irizar – Ramon Ibarburu – Francisco

Casares – Jose Gil Echabe – Francisco Pollon – Jose Echeberria – Vicente de Echeverria – Marcial Casares

En la sesión del Ayuntamiento del día 9, se ordena que el Arquitecto informe sobre el particular.

Y éste, Antonio Cortazar, el día 16 informa que ha recorrido todos los puntos a que se hace referencia y está enteramente conforme con la relación que en ella se hace.

El 16 de Setiembre el Alcalde al Gobernador Civil. Recibí el oficio de VS fecha 14, con la RO del 26 de Agosto para que se ejerza una exquisita vigilancia en la vía férrea, a fin de evitar los desperfectos y otros actos tan punibles cuanto desastrosos que suelen intentarse o cometerse por sujetos de depravada índole y siniestras propuestas.

Procuraré cumplir con mi deber y daré parte a VS de cualquier hecho que ocurriese.

El 26 de Setiembre el Alcalde se dirige al Gobernador Civil. Enterado de la circular de VS del día 23, paso a manifestarle que en esta Ciudad no existían pantanos u otros focos de infección. Solo que por efecto de la apertura del ferrocarril, se detienen algunas aguas entre la vía y el paso de Atocha y el arenal hasta la casa llamada Torres, y no se evitará ese mal mientras no se complete el relleno o se evite la filtración de las aguas del río y las que suben en mareas altas, debiendo advertir que no se ha dejado expedito el curso necesario de las aguas que desde la regata próxima al camino de Loyola, bajan al arenal donde seguían al río.

6 de Octubre, comunicación al Gobernador Civil. Desde hace algún tiempo se nota que con más frecuencia que antes ocurren daños en los cafés y otros puntos, en las primeras horas de la noche, y conociendo las habituales costumbres del vecindario, estoy convencido que se alteran estas costumbres por la concurrencia de extraños y forasteros que se van agregando en esta Ciudad, con motivo de las obras del ferrocarril y otras, sin que se sepa de modo convincente el origen, ocupación y circunstancias de las personas.

Que los celadores y vigilantes de seguridad pública, presten auxilio a los serenos y agentes municipales, para que entre todos se procure el buen servicio.

El 7 de Octubre, el Arquitecto Antonio Cortazar se dirige al Ayuntamiento.

Con fecha 21 de Setiembre manifesté a VS la contestación que me dio el Ingeniero Sr. Lanteires, cuando por encargo de VS le hablé para tratar sobre el cerramiento que la Compañía del ferrocarril del Norte estaba

ejecutando en el paseo de Atocha; de la fuente de la alameda de Puertas Coloradas y demás reclamaciones que tenía VS cerca de dicha Compañía.

Con fecha 29 del mismo mes, pasé una carta al Ingeniero Sr. Letourneur, pidiendo día y hora para poder tratar con él sobre los puntos enunciados, y no habiéndose dignado contestarme todavía, he creído un deber elevar a conocimiento de VS el estado de este asunto.

La fuente de la alameda de Puertas Coloradas está completamente inutilizada desde hace muchísimo tiempo y la causa proviene de los trabajos que la enunciada Compañía del ferrocarril ha ejecutado a su contacto: la Compañía es pues la que debe restablecer la fuente al estado anterior.

La mencionada alameda de Puertas Coloradas en ningún tiempo ha debido servidumbre de paso a carros, pero la Compañía le ha impuesto este gravamen, porque así convenía a sus intereses: debe pues, en mi concepto, exigir a la Compañía el que disponga de otra manera el paso de los carros que van a buscar el paso inferior o de nivel, situado al lado de la fuente, sin hacer uso de la alameda.

La entrada de la citada alameda, antes sobrado estrecha, ha sido reducida a la menor expresión por no haber ejecutado un pequeño murete de construcción para disminuir la base del terraplén de la vía: este trabajo de poco coste debió hacerlo la Compañía, si no por otras consideraciones que por conveniencia y comodidades públicas.

Ya que las obras del ferrocarril llegan a su término y que la Compañía va cerrando la vía en todas direcciones, es llegado el caso de que vayan desembarazando el paseo situado entre el puente de Santa Catalina y la vía, por el lado de San Francisco, que VS les concedió para depósito de materiales, cuando carecían de local en la estación.

Con fecha 12 de Agosto de 1862, concedió VS su permiso a la Compañía para atravesar con railes el espolón que desde el puente conduce a Chofre, pero imponiendo condiciones que fueron aceptadas; los empleados de la Compañía no han cumplido con ninguna de ellas, a pesar de las indicaciones que se les ha hecho; el espolón está destruído, así como los pretilos convertidos hoy en punto de carga y descarga. Antes de la entrada del invierno, sería conveniente arreglar estos puntos para seguridad de los administrados de VS.

Desde el puente de Santa Catalina arranca el camino público que conduce a Loyola y al partido de Eguía, pasando por la orilla del mar; este camino hace tiempo que la tenía obstruída la Compañía, causando un gran perjuicio a los administrados de VS y que ha causado a VS un gasto de importancia la rehabilitación del camino por el paso inferior de frente a la Misericordia, cuyo gasto debe soportar la Compañía.

Los caminos vecinales públicos siguen en el mismo mal estado en que los ha dejado la Compañía, sin que se acuerden de su reparación los empleados de la misma, a pesar de las seguridades que nos dieron, cuando se precisaba trabajar en ellos.

Devuelvo a VS la instancia informada de los propietarios de Loyola que se quejan del mal estado de los caminos reformados por la Compañía.

La Compañía del ferrocarril del Norte, faltando a todas las consideraciones y respeto que se merecen la propiedad por sí y ante sí, ha procedido al deslinde y amojonamiento de los terrenos que ha considerado suyos, sin ver ni llamar al dueño de la heredad colindante; ante un proceder semejante no me corresponde decir lo que debía hacerse, pero, desde luego, creo que deben arrancarse los cerramientos en aquellos puntos en que han interceptado y dificultado el tránsito público por caminos vecinales y reclamar a la Compañía a que efectúe estas operaciones con la audiencia y solemnidad que se deben.

Ese mismo día, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Mr. Letourneur, Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte., El Arquitecto Antonio Cortazar me dice que no se ha servido Vd. ponerse de acuerdo con él sobre las particularidades indicadas en mi último oficio del 7, y teniendo entendido que la vía hasta Irún se abrirá el 15 de este mes, advierto a V que si para mañana 11, a la noche no recibo aviso de dicho Arquitecto, de que está tratando con V. sobre los puntos indicados, procederé a abrir las servidumbres que se han interceptado contra lo convenido y tratado, sin respeto a la Autoridad ni al servicio público.

12 de Octubre. El Ingeniero Jefe de la Compañía Caminos de Hierro del Norte de España dice al Ayuntamiento. Contestando a su oficio fecha 11 del actual, le declaro en nombre de esta Compañía, que estoy dispuesto a hacer inmediatamente los trabajos necesarios para restablecer el curso de las aguas de la fuente de la Alameda, ejecutando las obras según quedamos conformes D. Antonio Cortazar y yo; y en caso de discordia según lo juzgue conveniente el Ingeniero Jefe Inspector facultativo del ferrocarril.

14 de Octubre. La Empresa de la vía férrea intenta ocupar casi en totalidad el arenal que resulta desde la vía al paseo de Atocha, de Loyola y de la casa Torres. Todo ese terreno era una vía pública y aún no está terminado el paseo de Atocha que debe extenderse hasta la casa Torres y continuar por el frente de esta casa en dirección a la de Mundaiz y otras fincas, que quedarían sin camino alguno si la Empresa llevase a efecto lo que intenta.

Todo el terreno que ha solido y suele ser ocupado por la mar en altas mareas, está comprendido, por este motivo, en los que las leyes denominan por de dominio público, y por lo tanto, tan solo el Gobierno puede hacer las concesiones indispensables para destinarlos a otros objetos.

Y el Ayuntamiento, considerando que son de conveniencia y servicio público las ideas consignadas, acuerda que el Ayuntamiento forme el correspondiente croquis y que se eleve el recurso oportuno, pidiendo el terreno indispensable para regularizar el paseo de Atocha y el camino en dirección a Mundaiz.

El 28 de Octubre el Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento.

La vía férrea del Norte, al pasar por frente a esta Ciudad por la orilla derecha del Urumea, ocupa un parte del arenal que cubría la mar en mareas altas, siendo por lo tanto un terreno de dominio público y de la competencia del Gobierno conceder la autorización necesaria para ocuparlo y hacer uso de él.. Precisamente en una parte de ese terreno se ha colocado la Estación.



FOTOGRAFIA G

La Compañía constructora del camino o sus Ingenieros quieren abarcar con el gran espacio que media entre la ría y el antiguo paseo de esta Ciudad, después que en las obras se ha destinado la mayor parte de ese mismo paseo, y más de que el servicio público y servidumbres necesarias que siempre han existido quedarían perjudicados su se llevara a efecto la idea de los Ingenieros de la vía férrea.

Lo que el Ayuntamiento pide es necesario y para convencerse basta a su juicio tener presente que las fincas y propiedades del paraje llamado Mundaiz, no tienen más camino de servidumbre que el que está frente a la casa Torres. Por esto, al considerar que esta única servidumbre quedaba obstruída en las grandes mareas, iban el Ayuntamiento y los propietarios de las fincas a construir un camino carretil indispensable para los servicios agrícolas, con las seguridades oportunas; y han llegado a ver que por los operarios de la Empresa del ferrocarril, tomando todo el arenal, hasta dar con el muro de sostenimiento de la casa Torres, por donde ha de pasar el camino citado, quedaría en un completo aislamiento, y sin servidumbre ninguna las personas y las propiedades que existen en el paraje Mundaiz, donde hay hasta seis fincas, con muchas e importantes tierras.

El otro deseo del Ayuntamiento es que la construcción del paseo es de conveniencia pública, es de ornato, y además la continuación de este paseo está ligada al servicio indispensable a la parte de Mundaiz, y lleva también la mira de facilitar cómodamente el acceso al Valle de Loyola, que tanto llama la atención y es punto de concurrencia máxima en los veranos, en que tanto forastero viene a esta Ciudad.

Por efecto de la línea del ferrocarril, ha desaparecido lo más agradable del paseo que existía entre el puente de Santa Catalina y el establecimiento de Beneficencia y mueve al Ayuntamiento a acudir a VE y le suplica eleve este recurso a SM para que se digne conceder al Ayuntamiento la parte del arenal que desea, siendo de cuenta de esta Corporación regularizar y allanar hasta la altura conveniente el terreno que solicita.

28 de Octubre. Según se anuncia por la prensa, parece que el Gobierno ha resuelto que la vía férrea española, en vez de terminar en la frontera, continúe hasta Bayona, y si esto fuera cierto, no dejaría de originar perjuicio a esta Ciudad y al Comercio; lo primero porque muchos viajeros continuarían su viaje sin detenerse ni en ésta ni en Irún, y porque los trenes españoles, o bien tendrían que volver de vacío al territorio español o sufrirían mayores gastos con motivo de las Aduanas. Lo más justo sería establecer la reciprocidad, trayendo la línea francesa hasta esta Ciudad.

Acuerda el Ayuntamiento poner en conocimiento del Sr. Lasala y procure evitar los perjuicios que se prevenen.

18 de Noviembre. Se ha nombrado por el Gobierno una Comisión para arreglar las comunicaciones internacionales con la Francia, en punto a la vía férrea, y uno de los Comisionados nombrados es el Administrador de la Aduana de este puerto, que ha hecho finos ofrecimientos.

El Ayuntamiento tiene presente de que si fuese cierta la prolongación de la vía española hasta Bayona, esta sería en perjuicio del Comercio

español y que sería justo y recíproco que la vía francesa se prolongara hasta esta Ciudad, para que con este objeto pueda ser comparada con Bayona.

El Ayuntamiento no pretende perjudicar al pueblo más fronterizo con el que está siempre en las mejores relaciones, pero si se ve amenazado este Comercio de algún peligro, natural es que procure una compensación que resguarde sus intereses.

Así se lo hacer ver el Alcalde al Administrador.

El 29 de Octubre, el Ingeniero Jefe de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España se dirige al Alcalde.

He examinado con la mayor detención las varias reclamaciones que VS me ha indicado y le propongo la solución que me parece más conveniente a cada cuestión.

1º. FUENTE DE LIZARCHO

Antes que se empezase el terraplén del ferrocarril, entre el manantial y la fuente, fue acordado que el Arquitecto de esta Ciudad haría los trabajos necesarios para asegurar la comunicación entre ambos, y se construyó al efecto un acueducto con cañería de hierro. La obra fue dirigida exclusivamente por D. Joaquín Ramón Echeveste, Arquitecto del Ayuntamiento y pagado por esta Compañía, como lo demuestra un estado de pago de 1.221,50 reales, con fecha 25 de Diciembre de 1860.

A consecuencia de las reclamaciones de VS, he mandado reconocer la fuente y se ha descubierto que el curso de las aguas estaba interrumpido por un tapón de hierbas, de modo que después de quitarlo, las aguas empezaron a surtir del mismo modo que antes. Resulta pues, que la interrupción ha sido causada, no por esta Compañía, sino por el descuido de los que deben vigilar por los intereses del Ayuntamiento.

Sin embargo, he mandado descubrir el manantial, construyendo una bóveda de mampostería con puerta, de modo que se pueda siempre examinarlo, y poner un techo de hierro pasando por debajo el paso inferior, a fin de que en el caso de obstruirse el canal directo, puedan pasar las aguas por el tubo.

He mandado además, construir un acueducto de seis metros de longitud sobre el paso entre el paseo y la carretera, de modo que el camino de los caseríos pueda atravesar el paseo en su menor longitud.

2º. CERRADO DE LA ESTACION

Esta Compañía ha pedido al Gobierno, hace ya mucho tiempo, la concesión del terreno comprendido entre el terraplén actual de la Estación y el paseo de Atocha, como terreno de dominio público, necesario para las

muchas dependencias de una estación tan importante como ésta. Y hasta que se resuelva sobre esa petición, ni el Ayuntamiento ni esta Compañía, pueden disponer de él, cuya propiedad y policía dependen exclusivamente del Sr. Comandante de Marina. Es imposible, pues, que se haga por ahora ningún acuerdo entre la Ciudad de San Sebastián y esta Compañía, sobre repartición de un terreno que no es todavía propiedad particular, y esta cuestión debe reservarse.

3º. CAMINO DE LOYOLA

He mandado reponer el camino de Loyola en su estado anterior y está ahora transitable.

4º. SENDA DE LARRAÑAGA

La senda había sido interceptada por un foso hecho por un propietario. Se ha restablecido el paso.

5º. CAMINO DE LA CASA DE ANCHUME

Allí existe un paso a nivel con caminos laterales por cuatro lados. Las comunicaciones quedan pues tan fáciles como antes.

6º. PUENTE DE LA CASA DE OLAZABALDEGUI

El puente es muy antiguo y en muy mal estado; es además sumamente estrecho. Esta Compañía ha dejado el camino lateral del río en su estado anterior, con la misma dirección. La reconstrucción del puente me parece urgente para la seguridad de los transeuntes, pero esta Compañía es completamente ajena a esa cuestión.

7º. EL ARQUITECTO

D. Antonio de Cortazar me ha indicado otras dos reclamaciones sobre los caminos de las trincheras que se encuentran entre la estación de Hernani y el túnel de Loyola, no siendo su ejecución conforme a lo propuesto por los Ingenieros de esta Compañía. Pero VS no ignora que los expedientes de caminos atravesados a consecuencia de la construcción de un ferrocarril, son resueltos por el Gobierno, según el Real Decreto del 14 de Junio de 1854.

La RO del 17 de Diciembre de 1861, que ha dispuesto lo conveniente sobre los caminos atravesados de la jurisdicción de San Sebastián, ha mandado reemplazar los pasos de nivel propuestos por esta Compañía a la entrada de dichas trincheras, por pasos superiores.

Resulta pues, que los caminos laterales proyectados en el fondo de las trincheras, han tenido que subir para comunicar con los puentes superiores. Esta Compañía ha tenido que conformarse a la orden del Gobierno, y el

Gobierno sólo puede resolver las reclamaciones que resultan de parte de esta Ciudad.

Después de ofrecer a VS estas explicaciones, no puedo menos de manifestar mi sentimiento de que en su oficio de fecha 11 del actual, VS añade “que de parte de los Ingenieros encargados de la vía no se haya cumplido lo que tantas veces han ofrecido.” Pues es completamente inexacto que yo haya tomado ningún compromiso con ese Ayuntamiento y que en cualquier ocasión yo no haya cumplido con mis compromisos.

Datos facilitados por el Arquitecto Municipal para responder al oficio de Mr. Letournier.

1º. FUENTE DE LIZARCHO

Respecto a la fuente, he dicho repetidas veces que el Sr. Laintenier tenía ofrecido a la Comisión de Paseos, que tan pronto como se adelantarán los trabajos de la vía férrea, él arreglaría y concluiría de una manera perfecta y agradable la fuente y su alrededor.

La construcción del acueducto o tapea era de necesidad para restablecer el paso que tenían a sus heredades, desde la carretera a los caseríos de Culler, Polloe y otras heredades sueltas (de Eguía) por haberles inutilizado el que antes tenían, la Compañía con sus obras; además de la manera como quería dejar la Compañía el paso para los enunciados caseríos, imponiendo al paseo de Puertas Coloradas una servidumbre de paso de carros, no podía admitirlo la Municipalidad.

La entrada a este paseo ha quedado muy estrecha por causa de que el terraplén de la vía se extiende en mucha distancia; podría limpiarse su base sin perder las condiciones del terraplén, también parece que este trabajo lo ofreció el citado Sr. Laintenier.

2º. CERRADO DE LA ESTACION

La Compañía colocó mojones dentro del mismo paseo sin llamar a nadie.

3º. CAMINO DE LOYOLA

Está en peores condiciones que antes de la ejecución del ferrocarril.

4º. SENDA DE LARRAÑATEGUI

Por frente a este caserío y ocupando parte de su heredad, existía un camino senda de peatones y lo inutilizó la vía férrea. El público empezó a andar por uno de los lados de la vía, por el pie del terraplén, pero los propietarios de las heredades interceptaron el paso y el Sr. Alcalde mandó restablecer; y ahora resulta que la Compañía no ha pagado el terreno que ocupa dicha senda y los propietarios reclaman, como es justo, su importe.

5°. CAMINO LLAMADO DE ANCHUME

Antes de llegar a Anchume, tenemos el caserío llamado Aguirre tola-re; por su pie pasaba el antiguo camino público que desde esta Ciudad conduce a Hernani y a Astigarraga y que fue inutilizado por la Compañía.

Véanse mis descargos al Ayuntamiento, de fecha 27 de Enero y 11 de Febrero de este año. De ellos se deduce que el Ayuntamiento reclamaba un camino llano y sin cuestas, como el que antes existía; el Ingeniero ofreció hacerlo y así consta en el plano parcelario presentado, en el que se marca un camino llano al lado de la vía. A esto ha faltado la Compañía, a la que por evitar un pequeño gasto, ha dejado un camino con cuesta; luego las comunicaciones no son tan fáciles como antes.

En Olacho ha dejado la Compañía el camino público en tan malas condiciones que para atender al servicio de varias heredades, ha puesto un paso superior, sacrificando al público a pasar dos pendientes, una de subida y otra de bajada, que han de hacer siempre penoso y difícil aquel paso. Sobre este paso reclamó el Ayuntamiento a principios de este año al Sr. Laintenier lo que procedía; aquel ofreció que lo dejaría bien y su estado actual no permite al Ayuntamiento reabrirlo, y está en el caso de reclamar su recomposición, disminuyendo las fuertes pendientes en que lo ha dejado la Compañía.

6°. PUENTE DE OLAZABALDEGUI

A la vista está que este puente es estrecho, pero por él han pasado siempre los carros y por él se ha efectuado todo el servicio del camino, sin que haya ejemplos de desgracias ni siniestros.

La Compañía ha ocupado el camino público que conducía a él y ha sustituido con otro camino que hace muy difíciles y peligrosas las entradas a dicho puente. Si la Compañía deja habilitadas las entradas del camino viejo tal cual estaba antes de la construcción de la vía, en este caso el Ayuntamiento nada tiene que reclamar, pero si ocupan como han ocupado todo aquello, tiene el derecho de pedir para sus administrados las seguridades que antes tenía el paso de los carros por dicho puente.

La RO que cita el Ingeniero para establecer pasos superiores en lugar de los pasos a nivel, no es una razón para desatender a las reclamaciones que se hacen y además esto podría ser aplicable al paso superior de Olacho únicamente, donde se ha dicho que pudiera disminuir las pendientes del camino público, aumentando las bases.

Por Agosto de 1862 solicitó la Compañía, o mejor dicho sus empleados y el Ingeniero Mr. Laintenier permiso para derribar los pretilos y los árboles del espolón comprendido entre la cabeza del puente de Santa Catalina y la propiedad del Sr. Gros, ofreciendo que después de practica-

das las obras y levantadas las vías auxiliares para el transporte de arenas, compondrían los pretilos, que pondrían tierras al lado del pretil y que en época oportuna repondrían el número de árboles inutilizados, en sustitución de los que se derribaron. Todavía no se ha hecho esto.

El camino público que conduce a Loyola empezaba a la cabeza del puente de Santa Catalina; ahora empieza a más distancia y tampoco tiene dispuesto para el paso de carros. que hace dificultoso el paso por él.

1 de Noviembre. El Ingeniero Jefe del ferrocarril al Alcalde.

Responde al oficio del 31 de Octubre y da las órdenes para que se limpie la base del terraplén del ferrocarril y se deje la mayor anchura posible al paso de Puertas Coloradas.

Mando también se construyan los pretilos derribados y se reponga en su anterior estado el espolón entre el puente de Santa Catalina y la propiedad del Sr. Gros.

Por lo que se refiere a las otras cuestiones referidas en su oficio, las paso a Mr. Desorgerius, Director de la explotación, a quien he trasladado el servicio de toda la parte que está ahora en explotación, y está encargado de terminar todas las obras y resolver las cuestiones que quedan pendientes en la vía del ferrocarril.

Siento que VS no se haya dirigido desde el principio a mí, como Ingeniero Jefe y representante de esta Compañía, pues tengo la seguridad que no hubiera habido motivo para contestaciones y que yo hubiera merecido de VS que se me trate como lo he merecido siempre.

El 6 de Noviembre se comunica a la Diputación en Tolosa.

Se recibe oficio del Gobernador, transmitiendo otro del 13 de Octubre, del Director General de Obras Públicas, con los encargos más estrechos y severos para la policía en el ferrocarril del Norte, porque el trayecto de dicha vía, con referencia al Comisario de la línea de Beasain y San Sebastián, daba parte que “en diferentes ocasiones han sido apedreados los empleados de la Compañía, puestos en la vía objetos voluminosos y piedras que debían producir descarrilamientos, y aun resistidos los Agentes de la fuerza pública, cuyo auxilio invocaban los dependientes de las estaciones.”

La penetración de VS alcanza perfectamente que estas suposiciones son hasta ofensivas para los habitantes de esta provincia. Antes de ahora el Ayuntamiento de esta Ciudad ha hecho presente al Sr. Gobernador que las circunstancias de este país, por su gran población rural y frecuencia con que de una casa a otra se comunican las personas, aconsejan que se cierre la vía y que se haga esto con más especialidad a las inmediaciones de las estaciones, y porque la Empresa no cuida de esto, a pesar de los consejos

que se dan, se vienen abultando excesos que a lo menos por esta parte de la vía férrea no se han cometido.

Puedo asegurar a VS que igual oficio ha dirigido el Gobernador a los Alcaldes desde Irún a Beasain y considerando muy conveniente que se reúnan, para tratar y ponerse de acuerdo y fuese en presencia de VS a fin de dar al acto mayor importancia.

Comunicación al Gobernador Civil el 10 de Noviembre. Recibí a su tiempo el oficio de VS de 29 de Octubre. Ni en las costumbres ni en el carácter de los habitantes de este país, está incurrir en los graves excesos que atribuye el Comisario, que tiene a su cargo la sección del ferrocarril de Beasain a esta Ciudad. Si tales cosas han ocurrido, ¿ por qué no cita el paraje, para saber a qué Alcaldía corresponde aquel territorio? Al menos al de esta Ciudad no ha dado ningún parte de hechos semejantes y si ha sido omiso, él mismo es el primer responsable de tal omisión.

No es posible a los Alcaldes de los pueblos por donde pasa la vía dejar impune semejantes cosas; si alguno ha incurrido en semejantes actos, justo es que sufran las penas a que se hayan hecho acreedores; pero si resultase que la denuncia carece de verdad, justo es también que el que haya supuesto lo que no ha ocurrido sufra su pena.

Por lo tanto, ínterin los Alcaldes tomen los informes conducentes en el caso, sobre semejantes desmanes, reitero a VS que velaré porque en la vía férrea del distrito de esta Ciudad se guarde el orden debido.

10 de Noviembre Comunicación del Alcalde de San Sebastián a la Diputación en Tolosa.

Yo respondo a VS en lo que toca al territorio de esta Ciudad que no ha ocurrido ninguno de los hechos que supone el Comisario que tiene a su cargo la sección del ferrocarril de Beasain a ésta; y deberíamos renunciar dolorosamente al concepto de que disfrutamos, si la denuncia fuese cierta.

No, no puede ser, porque eso no cabe en las moderaciones de nuestras costumbres. Estoy bien persuadido que de los informes de los Alcaldes resultará la falta de verdad de la denuncia, y deposito toda mi confianza en la dignidad de VS para que esa ofensa no quede impune.

Y hay más. No se han llenado todas las circunstancias, con arreglo a lo que demandaban los planes del ferrocarril y a los casos que de conformidad con los Arquitectos de los Ayuntamientos se ha convenido, porque hay pasos de nivel determinados que no se han hecho, al paso que muchas servidumbres han quedado o cerradas o muy perjudicadas.

La población rural de este país es numerosa y si se encuentra privada de comunicaciones indispensables que antes tenía, procurará otras que le son necesarias y sin las cuales no puede estar.

Si a lo expuesto se agrega que la vía está abierta y las comunicaciones son a cada momento, sería injusto culpar a quien hace lo que le es indispensable para la vida, cuando los verdaderos responsables son los que tenían obligaciones que cumplir y no han cumplido, y los que deben precaver ciertas cosas no las precaven.

Ninguno tiene derecho a reducir al aislamiento a un campo poblado y todos están sometidos a las prescripciones de la ley para respetar derechos adquiridos, mucho más en servidumbres públicas. ¿Es acaso este país un desierto de Africa para tener la vía abierta a todo acceso, cerrando y entorpeciendo las servidumbres que existían y pretender en seguida que nadie entre en la vía?

Habilítense las servidumbres indispensables en la forma que deben estar para personas y ganados; quítese todo pretexto a los que inflijan las reglas establecidas y castíguese al que incurra en ellas; esto es lo justo y si en seguida se cerrase el acceso a la vía, es bien seguro que entonces no habría necesidad de imponer ni esas penas, porque no habría infractores.

No he podido menos de consignar estas consideraciones, al ver que en medio de lo que ocurre, sea este país objeto de acusaciones tan calumniosas y graves como las que provoca nuestra justa indignación.

El 18 de Noviembre, el Gobernador Civil transmite la comunicación del Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte que expresa “que siendo de la mayor importancia el cumplimiento de la ley, en lo relativo al cierre de la vía, excito a la Empresa para que en breve plazo se lleve a efecto tan necesaria obra, de la cual nada hay resuelto.”

El 26 de Noviembre el Ayuntamiento se dirige al Gobernador Civil.

Antes de dar principio a las obras del ferrocarril del Norte, había un camino de servidumbre para los caseríos llamados Madrilcho, Champonene y Elchecho, situados en el alto que está al frente de la fuente llamada de Chofre.

Dicho camino servidumbre partía desde la carretera, al norte de la casa de Beneficencia y al empezar las obras se reclamó del Ingeniero la conservación de la servidumbre, y contestó que había dispuesto adquirir el terreno necesario que había de tomar en las pertenencias de la casa de Beneficencia.

El hecho es que las obras del ferrocarril se han ejecutado, que aquella gestión ningún resultado ha tenido y que las casas citadas se encuentran sin el camino servidumbre que les es necesario.

Piden los interesados la protección natural del Ayuntamiento y éste se dirige a VS para que tome las disposiciones necesarias.

El 1 de Diciembre, el Alcalde de San Sebastián al Alcalde pedáneo de Alza.

He llegado a entender que hay alguna denuncia pendiente, con motivo de la novedad causada por la Empresa del ferrocarril, por una desviación hecha en las inmediaciones de la casa Ancho y haberse obstruido en parte un camino indispensable; por lo tanto, paso a encargar a V. que enterándose del caso y escuchando el dictamen del Arquitecto Antonio Cortazar, proceda en términos que quede ejecutado lo que dicho señor determine.

La instalación del ferrocarril en la jurisdicción de San Sebastián, era naturalmente de gran importancia e interés, pero el desarrollo de las obras afectaba a muchos terrenos, sobre todo de caseríos y vías secundarias de comunicación, además de algunos frondosos paseos de la Ciudad.

Fue un cúmulo de protestas por parte de las personas afectadas en distintos barrios por donde transcurría el ferrocarril, protestas que el Ayuntamiento trataba de solucionar, con las reclamaciones dirigidas a la Compañía del ferrocarril.

Siguiendo las efemérides de esta historia del ferrocarril en San Sebastián, parece más bien una relación de reclamaciones y protestas, que desdibujan y hasta ocultan el verdadero interés que suponía la llegada del ferrocarril, que abriría nuevas relaciones y ofrecería mayor riqueza.

23 de Diciembre. La Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, División de San Sebastián, comunica al Ayuntamiento.

Que el alquiler convenido el 30 de agosto de 1860 para el prado existente a la derecha del camino real que se dirige a Hernani, desde la Cordelería de la Viuda de D. Joaquín Díaz, hasta la conclusión de dicho prado que termina en el ángulo que divide el camino real y el que se dirige al barrio de San Martín, por el lado de la Antigua. Habiendo concluido los trabajos de la línea férrea de esta División, la compañía dejará su uso

Tan solo necesitará por un motivo temporal, la pequeña parte que marca, por la que pagará cien reales mensuales, y ofrece al Ayuntamiento la caseta que levantaron, por cinco mil reales.

El Ayuntamiento acuerda tomar nota de la desocupación del terreno y que desmonten la caseta, que no interesa.

16 de Enero de 1864. Comunicación al Ingeniero del ferrocarril. Estaba en la inteligencia que con el celo que V ha demostrado, no habría ya ninguna reclamación pendiente sobre servidumbres, por motivo de la apertura de la vía férrea, pero me encuentro que hay una que ha quedado de tal manera que difícilmente pasan las personas y no pueden pasar ni los ganados ni los carros. Esto sucede en el camino que desde los caseríos de Miracruz y Pelizar, en la antigua calzada para Pasajes, se dirige por el barrio de Eguía para el de Loyola y Astigarraga.

Los interesados me han presentado su queja y estoy en el deber de atenderles. Espero sus disposiciones para que quede todo en su estado regular.



(H) Las vías del ferrocarril que actualmente cruzan bajo la calzada de Eguía y siguen por el paseo de Zubiaurre.

El 24 de Enero contesta el Ingeniero de la vía al Alcalde. Atendiendo a su oficio del 16 de Enero, relativo a caminos atravesados por la vía férrea, le informo que he encargado al Jefe de la Sección Sr. Granet de reconocer en unión del Ayudante de la Inspección facultativa, todos los caminos de la línea y hacerme proposiciones para el arreglo de esos caminos.

El día 26, respuesta del Alcalde al Ingeniero del ferrocarril. Vd. manifiesta deseos de arreglar los caminos que mencionaba, pero todo me hace creer que las obras se harán en un plazo muy lejano, según lo sucedido

en cuantas reclamaciones han ocurrido en esta Ciudad, cerca de la Compañía.

Hoy mismo está sin arreglar el piso de todo el terreno del frente de la Misericordia, ni lo está el espolón y su pretil pegante a los arenales del Sr. Gros. Estos arreglos debían haberse habilitado, con arreglo a la ley, antes de abrir la vía y de obstruir el servicio público.

Estoy asediado por las reclamaciones de los habitantes en masa, de Alza, Puertas Coloradas y Loyola, que no pueden utilizar sus caminos y no puedo esperar a los plazos que V. señala. Si en breve no se hacen, mandaré hacerlos al Ayuntamiento de esta Ciudad, aunque tenga para ello que imposibilitar la vía del ferrocarril, haciendo responsable a la Compañía de lo que pueda resultar.

El 16 de Mayo, el Alcalde pasa al Gobernador Civil noticia de este incumplimiento de servidumbres.

10 de Junio. El Ingeniero Jefe de la División, desde Valladolid indica el estado de las obras que la Empresa del ferrocarril del Norte debe ejecutar en la Sección de Beasain a Irún, antes del 10 de Julio del presente año.

En San Sebastián:

- Mejorar el camino lateral de servidumbre a la derecha de la vía, con tres metros de anchura y arreglo de su afirmado, desde su arranque en la esquina de la Misericordia hasta el caserío Madrilcho.

- Construcción del camino lateral de servidumbre, desde el perfil 23 hasta su unión con el paso superior del 26-27.

- Construcción del camino lateral de servidumbre, a la izquierda de la vía, para unir el de esta clase del perfil con el paso superior.

- Arreglo de la solera del lateral de la derecha, en el mismo punto.

El 15 de Junio, varios vecinos del barrio de Puertas Coloradas, pidieron el 22 de Mayo, que conforme habían ofrecido llevar a efecto los Sres. Bor y Castier, contratistas del ferrocarril, la construcción de un arco en la regata o riachuelo en los terrenos de la casería Martillun, Mandomene y otros, el Arquitecto opina que siendo el camino de que se trata de uso particular de los solicitantes, a ellos compete gestionar si creen tener derecho para lo que solicitan. El Ayuntamiento adopta por acuerdo el dictamen del Arquitecto y así se oficiará a los interesados.

15 de Junio. A pesar de las gestiones practicadas y ofrecimientos hecho de parte de los Ingenieros del ferrocarril, es el día en que varias de las servidumbres antiguas e indispensables del barrio de Amara, permanecen en mal estado por efecto de las obras de la vía férrea.

El Sr. Alcalde ha practicado cuantas gestiones han estado a su alcance y en esta situación, debiendo el Ayuntamiento prestar su amparo a sus administrados, mucho más en casos de justicia tan evidente, acuerda acudir al Gobernador Civil, solicitando de su autoridad superior, la resolución de estas reclamaciones.

Nuevo puente y tranvía para la estación

11 de Noviembre de 1863. En relación con los contactos habidos con la Junta de Comercio, de si la estación del ferrocarril debería colocarse a la izquierda del Urumea o colocar un puente si se ponía a la derecha, y habiendo dejado el punto a la Diputación y a la ciencia resolverlo, el 21 de Marzo de 1858, no ocultando la mala situación en que quedaría esta Ciudad y su Comercio en el caso que la Compañía del ferrocarril colocase la estación a la derecha del Urumea, parecía justo que la Empresa colocase un puente que comunicara la orilla izquierda y que con ello accedía a la Diputación esperando su apoyo.

La Compañía se decidió por la Estación en la orilla derecha y que el puente sería colocado tan pronto como la Diputación estimase que había llegado el momento conveniente.

El Ayuntamiento considera que situada como está la Estación en la orilla derecha y en explotación la vía férrea, faltando comunicación con la Estación, ha llegado el caso fijado para colocar el puente. Acuerda se llame la atención de la Diputación rogando su protección.

El 20 de Noviembre, la Diputación contesta que se ha dirigido a la Sociedad Crédito Mobiliario, pidiendo la colocación del puente, por haber llegado el momento previsto por la administración, cuando por encargo suyo decía a la Diputación el Ingeniero Bominart el 23 de Marzo de 1858, que en el caso de colocar la Estación a la derecha del Urumea, como ha sucedido, “sería siempre posible poner la Estación en comunicación con el puerto, echando un puente sobre el Urumea si el interés del Comercio de San Sebastián lo reclamase en un porvenir más o menos próximo.”

La Diputación no se ha limitado a esto, sino que se ha dirigido a sus Comisionados en las Cortes y a los Diputados a Cortes de esta Provincia, para que gestionen allí con eficacia cerca de la Sociedad Crédito Mobiliario.

El Ayuntamiento agradece a la Diputación su celo a favor de esta Ciudad.

El 23 de Diciembre, los Comisionados en Cortes de la Diputación, dan cuenta de las conversaciones con la Sociedad Crédito Mobiliario y la Compañía del Ferrocarril del Norte. Ambas Compañías han ofrecido que se

dedicarán al estudio del particular, si bien dan a entender la idea de que la Provincia y la Ciudad entraren a contribuir en el coste. Una vez finalizado el estudio, darán cuenta de la determinación.

Con fecha 23 de Febrero de 1865 transmite la Diputación la nueva gestión practicada con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y la sociedad Crédito Mobiliario Español, en apoyo de las comunicaciones directas entre la Estación y esta Ciudad y su puerto, y se está a la espera de respuesta.

4 de Mayo de 1865. Respuesta del Director de la Compañía del ferrocarril del Norte a la Diputación.

Hace mención a la última comunicación de la Diputación en 23 de Febrero, sobre el enlace del puerto y la Estación. A pesar de que en otras ocasiones hemos estado de acuerdo, en esta ocasión debo separarme de la opinión de esa Diputación, de suponer que la Compañía tiene la obligación de construir un puente u otra obra cualquiera que no fuera de nuestra vía férrea.

El trazado del ferrocarril se ha establecido de acuerdo con el Gobierno, quien lo aprobó previa información pertinente. La Compañía no ha podido aceptar más obligaciones que las de ejecutar las obras necesarias.

Si el Ingeniero Bominart dijo que sería posible poner la Estación en comunicación con el puerto, echando un puente sobre el Urumea, sólo ha indicado, como Ingeniero facultativo, un medio de establecer una comunicación, pero no quiere significar que sea la Compañía quien tenga que costear la obra.

Debo además llamar la atención de esa Diputación al tratar sobre el comercio, que hay que observar que el movimiento de la Estación es muy escaso y está lejos de responder a las esperanzas que todos pudimos concebir.

Fácil es de convencerse, estudiando el tonelaje transportado por la Estación, que lo más lo forman la hulla y el material destinado tanto a esta Compañía, como a las demás con las que empalma la del Norte. Esto no puede llamarse tráfico de dicho puerto, viniendo directamente desde Irún o comprarlo a otro de los puntos con los que esta Compañía está en comunicación.

Uno de los puntos que más debe fijar la atención de la Diputación, es la existencia de dos vías de portazgo en la entrada de la población, pues tan perjudiciales son al interés del comercio y porvenir del puerto, cuanto que esos portazgos tienden a entorpecer las negociaciones extranjeras y a desviarlas de ese destino.

De todos modos, cuando la RO de 5 de Julio de 1864 aprobó el establecimiento de la carretera de Andoain a Irún, ya se fijaron medidas especiales en interés de los particulares y agricultores, pues bien comprendió el Gobierno que el peaje que se imponía, constituía un gravamen de consideración.

Esta Compañía, a pesar de todo, no ha contraído sobre el particular compromiso alguno, pero hará todos los esfuerzos para ayudar a cualquier empresa que tomase la concesión de una vía de empalme entre la Estación y el puerto.

El 29 de Mayo el Ayuntamiento se dirige a la Diputación.

Los portes de mercancías desde este Puerto a la Estación del ferrocarril cuestan muchísimo, y de aquí la competencia que hacen Bilbao, Burdeos y otros puertos, que no podrían hacerla en otras circunstancias, mirada la situación ventajosa de este Puerto respecto a la línea del Norte. Es por lo tanto urgente construir un tran-vía desde el Puerto a la Estación. Esa vía no sería útil solamente para San Sebastián, sino también para la Provincia.

El Ayuntamiento no posee todavía un proyecto formal, y por cálculo prudencial gradúa en 125.000 duros el coste total del puente, de la vía, del material fijo y móvil y de los almacenes que serían necesarios.

Una Compañía local o del país, podría organizarse para la construcción y explotación de la vía, porque ofrecería más confianza y tendría interés.

Calcula tarifas posibles para su rendimiento.

El Ayuntamiento está dispuesto a contribuir y gestionar con la Compañía del Norte, si bien con poca esperanza de buen éxito.

En estas circunstancias, el Ayuntamiento acude a VS pidiendo que someta a las próximas Juntas Generales la súplica que hace de que la Provincia preste o contribuya con una subvención de 35.500 duros.

El Ayuntamiento ruega a VS apoye la solicitud, y si la Provincia acoge favorablemente, el Ayuntamiento se pondría de acuerdo con la Diputación sobre todos los puntos secundarios.

16 de Junio. El Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Francisco Lafarga, para que prepare un anteproyecto y presupuesto para un tran-vía que ponga en contacto el puerto de San Sebastián con la Estación del ferrocarril, para presentarlo a las Juntas Generales.

Sería indispensable un puente sobre el Urumea, situado sin perder de vista las prescripciones por las que las obras del ensanche de esta Ciudad no pueden pasar del paraje a donde en su caso vendrían a ejecutarse el proyecto del nuevo puente y las marismas de dicho río. Vd. se halla bien ente-

rado de lo dispuesto por el Gobierno en esta parte. Y el Ayuntamiento indica que la anchura del puente requerirá que sea capaz para el tran-vía necesario, para carruajes y peatones, pues ha de servir a todos estos objetos.

16 de Agosto. El asunto pendiente del proyecto de tran-vía sometido a las últimas Juntas Generales de la Provincia, aceptaron el pensamiento indicado, con algunas diferencias sobre la forma de organizar una Sociedad entre la Diputación, el Ayuntamiento y el Comercio de esta Ciudad y la Compañía del ferrocarril del Norte y se estudie detenidamente el proyecto.

El 10 de Enero de 1866, la Comisión nombrada para ocuparse del proyecto de una tran-vía a la Estación del ferrocarril, manifiesta que ha tenido sus conferencias con el autor del proyecto y con el Ingeniero del ferrocarril, en la sección de esta Ciudad, sobre la manera de realizar el pensamiento con toda la economía posible, y en ellas se ha indicado la idea de sustituir el tran-vía por un puente convenientemente situado, donde hoy está el de Santa Catalina o en sus inmediaciones, de manera que el servicio pudiera prestarse desde la Avenida Central que ha de haber conforme al plano del Ensanche de esta Ciudad.

Ante este nuevo punto de vista, la Comisión da cuenta al Ayuntamiento y éste acuerda que la Comisión continúe en sus gestiones y obtenga datos, proyectos y noticias conducentes del nuevo pensamiento, para que pueda tomarse la resolución más aceptable en vista del proyecto que ya existe y del nuevo que se formule.

15 de Marzo. Memoria descriptiva de D.Francisco Lafarga para el proyecto de tran-vía y nuevo puente.

El proyecto de ferrocarril con fuerza animal se realiza para unir la dársena de este puerto con la Estación del ferrocarril del Norte, con objeto de reducir de modo notable el transporte de la tonelada de mercancía desde el puerto a la Estación, que se halla sumamente gravado.

Por deseo del Ayuntamiento, abandoné el proyecto de trazado por la marisma del Urumea, pues va a llevarse el tran-vía por fuerza animal.

Trato de que se pase el río por las inmediaciones del puente actual y fuese a empalmar próximamente antes del primer puentecillo de las inmediaciones de la Casa de Misericordia. Así, saliendo el trazado paralelamente al muelle del Ingente, marcha sobre la curva de desviación de las olas, a apoyarse en la explanación actual frente al nuevo solar destinado que fue a la Aduana; luego cortando el perímetro de la Ciudad sobre la Concha, sostenido con un muro, va a pasar próximamente al emplazamiento del antiguo portazgo del Glasis, en donde torciéndose con alguna intensidad,

marcha por la gran avenida de árboles que conducen al puente de Santa Catalina, atravesando entonces el río, por medio de una curva se enlaza con la actual antes del puente, bajo el cual pasa el camino vecinal de Loyola.

Con este trazado se evitan grandes movimientos de tierras, que sería menester hacer si la vía fuese por la marisma del Urumea, y el puente, como se construye en el punto en que va más causada la ría, tiene las mejores condiciones para su establecimiento y conservación.

No se ocultará la presencia de las curvas de pequeño radio que hay en el trazado. Debe considerarse que se trata de un tran-vía explotado con fuerza animal, y es claro que en este caso el trazado ha de participar de condiciones especiales; así las curvas de 125 y 130 m, serían inadmisibles si se tratara de un ferrocarril ordinario, mas son completamente a propósito en el caso presente.

Ha de haber dos pasos a nivel, el próximo al portazgo del Glasis y otro pasado el puente de Santa Catalina. No creo necesario barreras por la razón de la pequeñísima velocidad de la explotación.

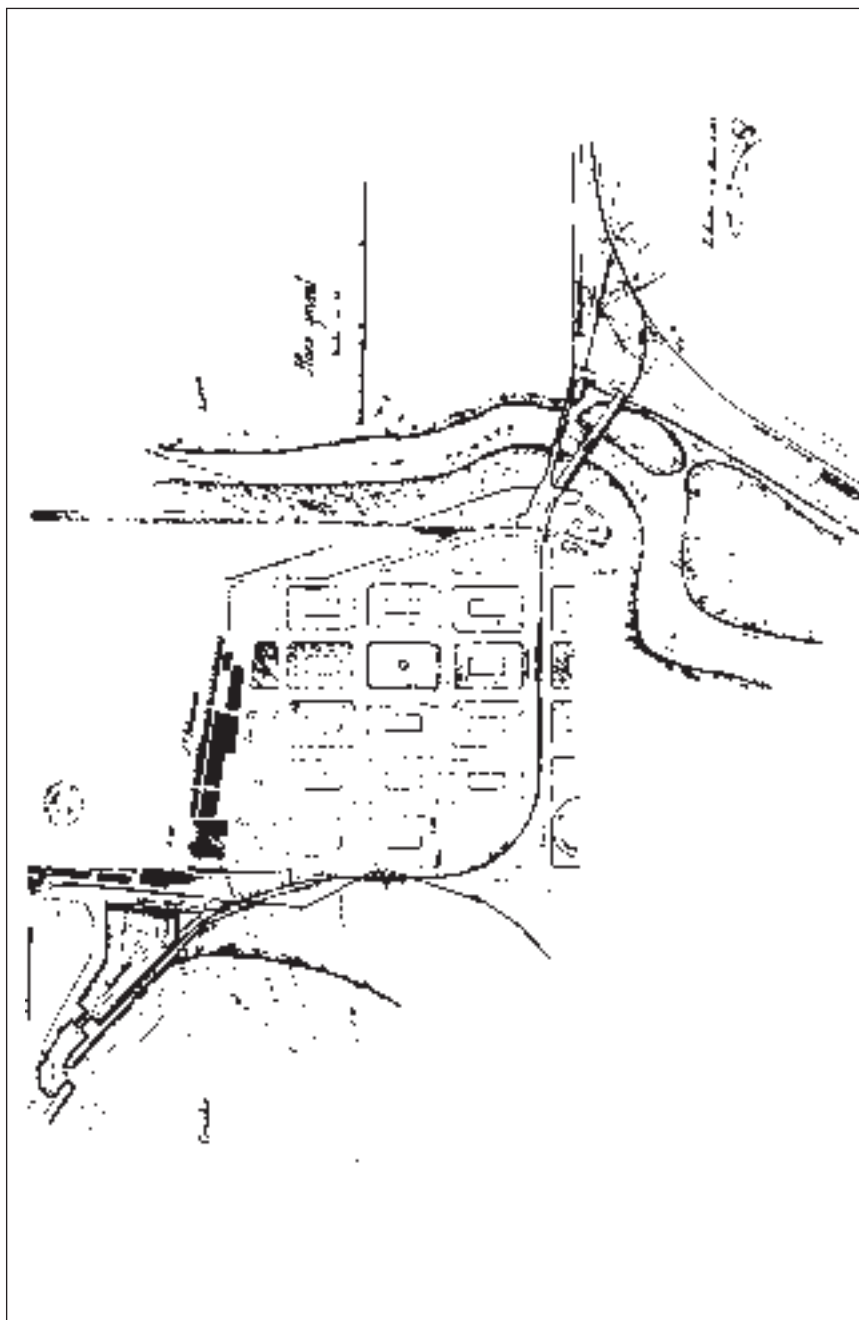
La vía se dispondrá sobre traviesas de dimensiones ordinarias, como las del ferrocarril del Norte. El piso entre railes será afirmado, de piedra machacada, como en una carretera.

El puente se colocaría en el sitio en que el río está mas encauzado, es decir un poco aguas abajo del actual de Santa Catalina, por consideraciones comunes, para abaratar el coste, pues es de gran importancia que sea lo más corto posible.

El emplazamiento del puente fijo ya donde los planos lo señalan, me pareció que era muy a propósito para el tránsito de carruajes y peatones, que pueda satisfacer a una necesidad apremiante en esta Ciudad, cual es la de un puente definitivo y resistente, que conduzca de la Ciudad a la Estación.

El puente ha de ser de hierro, de los llamados de celosía, en la rasante del paseo de la Zurriola; hubiera sido difícil proyectar un puente de piedra; basta considerar la poca distancia que hay entre la rasante y la línea de pleamar viva, sobre la cual habrían de estar los arranques, para deducir lo muy rebajado que los arcos habrían de ser, produciendo empujes terribles sobre las pilas y los estribos.

No pudiendo pensar en un puente de piedra, que a mi juicio es lo mejor, y no teniendo los de madera carácter definitivo, se adopta un tramo de hierro forjado para salvar los 130 metros del claro que el Urumea presenta y adopté el sistema de celosía, por la cuestión de la mayor belleza y mejor aspecto de la obra, con un carácter de ligereza.

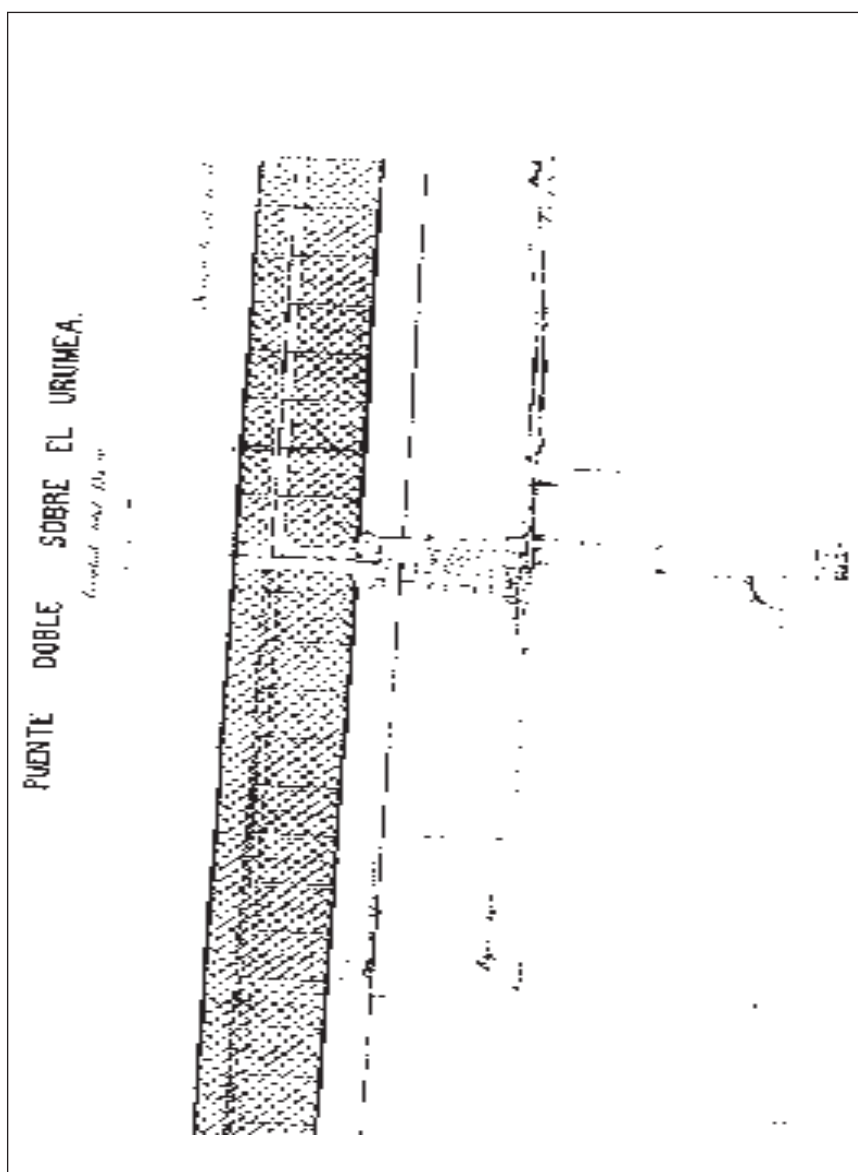


(1) Plano con el trazado del tran-via y el nuevo puente.



(J) San Sebastián en 1864

Y no es de poca importancia la cuestión de belleza en el caso actual, pues basta considerar que esta obra ha de llevarse a cabo en este sitio en que concurrirán dos paseos de notable hermosura y una anchísima calle de árboles y que ha de hacer juego con los edificios elegantes de una población que se está haciendo en este momento.



La distribución de su longitud de claro entre los estribos que es de 130 metros, se distribuye en cuatro, que son dos de a 25 metros y dos de 35 metros, por medio de dos pilas laterales y una central, con cuatro metros de altura en cada viga.

El coste del puente para los dos servicios es de 1.429.943,04 reales; esta cantidad puede repartirse del modo siguiente:

Puente de la carretera	875.506,77
Puente para el tranvía	750.772,60

Se extiende explicando las condiciones de explotación, y expresa a continuación los presupuestos de explotación o gasto anual de los dos motores.

Motor de sangre. Manutención y abrigo de ocho caballos, un conductor, un mozo de cuadra y dos peones camineros, además de otros gastos.	
Suma	63.020 reales

Motor de vapor. Alimentación del hogar con carbón, un maquinista y un fogonero, un guarda para la vía y otros gastos.	
Suma	53.460 reales

Puede verse que no hay comparación entre ambos proyectos en la economía de explotación, y eso teniendo en cuenta que si el tiro de caballos tarda 40 minutos en viaje redondo, la máquina lo puede hacer en la mitad de tiempo, con mucha holgura.

Presupuesto general	
Tran-vía a vapor	449.327,15 reales
Puente	1.626.279,37 reales
Total	2.075.606,52 reales

29 de Junio. Se presenta el movimiento comercial del Puerto de San Sebastián con los datos tomados en la Aduana y comprende todo el año 1865. Da un total de 43.247 toneladas (Véase detalle página siguiente.)

El 29 de Junio, las Comisiones de Hacienda y de Obras del Ayuntamiento, encargadas por la Corporación para hacer el estudio completo del proyecto del tran-vía que sirva de unión y facilidad de transporte entre el muelle de este Puerto y la Estación del ferrocarril, presentan su descargo.

Se encargó al Ingeniero del distrito D. Francisco Lafarga la formación del plano y presupuesto del tran-vía. Pero es necesaria la construcción de un puente de hierro sobre pilas de piedra que, al par que sirva para paso del tran-vía sobre el río Urumea, sirva también para la carretera y el tránsito general de los habitantes de esta Ciudad y sus barrios.

Estado del movimiento comercial del Puerto de San Sebastián por el
 año terminado en la Aduana y pagado hasta el día 31 de Diciembre de 1865 en el que el
 material de aduana se encuentra en los siguientes términos:

	Recepción	Pagos
Importación		
de Francia	3590,966	
de Inglaterra	2761,387	
de Bélgica	228,919	
de Portugal	1732,503	
de Prusia	109,000	
de Alemania	3836,115	
		18277,283
Exportación		
de Francia	69229	
de Inglaterra	790,270	
de Bélgica	60,630	
de Alemania	2996,159	
		3894,358
Importación		
de Francia	7469826	
de Alemania	16694781	
		24164607
Exportación		
de Francia	523322	
de Alemania	1892620	
		2415942
	Total	43247428

El total de 43247 toneladas.

San Sebastián 29 Junio 1866

El Jefe de Aduana

El presupuesto del costo de las obras asciende a 2.075.606,52 reales vellón, según el trabajo detallado del Sr. Lafarga. No está comprendido ningún costo de terreno, porque lo que ha de ocupar el tran-via, pertenece al Estado y otros a los propios de esta Ciudad, y en tal concepto han de cederse gratuitamente para esta obra de utilidad pública.

La Provincia, en sus Juntas Generales celebradas en Villafranca el año pasado, han reconocido la utilidad de este tran-via y propuso estudiar una asociación entre la Diputación, Ayuntamiento y Comercio de San Sebastián, invitando a la Compañía del ferrocarril del Norte.

Pero con la aclaración de que el Ayuntamiento y Comercio de San Sebastián deberían presentar allanadas completamente cualquiera dificultades que pudieran surgir con la Empresa de la Carretera que pasa por la Ciudad. Podría suplicarse a la Provincia que la Diputación, mediante convenio con la Empresa de la Carretera, adquiriera la propiedad de ésta y podría disponer la supresión de la cadena de la salida de esta Ciudad, y se allana de este modo la dificultad que puede surgir con la Empresa de la Carretera para la ejecución del tran-via.

El presupuesto de las obras asciende a	2.075.606,52	
Por adquisición del material móvil, caba- llerías y demás para su explotación y ser- vicio.	324.303,-	
Total	2.400.000,-	reales vellón.

Gastos de explotación.

Según explica el Ingeniero en su memoria, podría costar anualmente	63.000	
Y los intereses del capital al 5%	120.000	
Productos	183.000	reales vellón.

Por los datos del movimiento comercial del Puerto de San Sebastián en el último año, se ve que asciende a cuarenta y tres mil toneladas y se supone que este movimiento aumentará progresivamente. Con una tarifa moderada, de importe medio de cuatro o cinco reales vellón por tonelada de transporte, se puede esperar una recaudación anual de 200.000 reales, y con esa suma debe atenderse a los gastos de explotación, pago de intereses del capital y su amortización.

Estos son los datos que ha podido reunir la Comisión para que sean presentados a la Provincia, y se acuerde llevar a cabo este proyecto de tanta importancia para el Comercio y la Industria del país y generales de la Provincia.

El Ayuntamiento acuerda se prepare una exposición según lo expuesto por la Comisión para que sea presentada a la Provincia en las próximas Juntas Generales.

El 2 de Julio, el Ayuntamiento somete a la Diputación para su aprobación los planos, memoria y presupuesto del tran-via proyectado por Francisco Lafarga y añade las manifestaciones de las Comisiones de Hacienda y Obras del Ayuntamiento en 29 de Junio, esperando que lo adopte, acordando que sea llevado a efecto.

9 de Julio. Las Juntas Generales celebradas en Azcoitia, acuerdan dirigirse a la Diputación expresando que la mayoría de la Comisión de Obras Públicas ha examinado el proyecto de un tran-via, que dirige a VS el Ayuntamiento de San Sebastián.

La municipalidad de San Sebastián presentó una solicitud a VS en 29 de Mayo de 1865, haciendo ver lo útil y conveniente del tran-via que comunicará el puerto y la estación del ferrocarril. VS acordó que el proyecto se estudiara detenidamente.

El proyecto que se presenta, comprendiendo en él un puente de hierro sobre pilas de piedra, no sólo para el servicio del tran-via si también de la carretera y el tránsito de peatones, al parecer de la Comisión está muy lejos de ser económico, y tampoco vienen vencidas las dificultades, sino más bien quiere dicho Ayuntamiento que VS las venza.

Esto supuesto, la mayoría de la Comisión opina que el Ayuntamiento de San Sebastián debe seguir el espíritu del acuerdo de 4 de Julio del año último, de continuar los estudios del indicado proyecto para obtener toda la posible economía, sin faltar la solidez y buena ejecución.

10 de Julio. La representación de la Ciudad de San Sebastián, que es parte de la Comisión de Obras Públicas, expone a la Provincia que tiene el sentimiento de no poder conformarse con el dictamen de la mayoría de la Comisión, sobre los medios de allanar las dificultades para su ejecución, y se atreve a proponer a VS, acuerde pasar el expediente a la Diputación, autorizándole previamente par aprobar el proyecto o modificarlo, siempre que debidamente estudiado, resulte que no hay perjuicio a los intereses de la Provincia.

El 19 de Julio, enterada la Junta de los precedentes dictámenes, adoptó por decreto el de la mayoría. La representación de San Sebastián manifestó que insistía en su voto particular, al que se adhirió la representación de Hernani.

Los esfuerzos del Ayuntamiento por continuar con el proyecto y llevarlo a buen fin, fracasaron y no llegó a realizarse.

Inauguración. Reclamaciones

El 2 de Agosto de 1864, la Compañía del ferrocarril del Norte se dirige al Alcalde. Pone en conocimiento que esta Compañía ha dispuesto la inauguración de toda la línea, que honrará con su presencia SM el Rey. El Consejo de Administración le invita a VS a la ceremonia y al banquete.

El día 4, D. Roque de Heriz, Diputado General comunica al Ayuntamiento.

La Diputación comunicará a D. José Luis de Mercero, Diputado General del primer partido y a D. Antonio Cortazar, Director de Obras provinciales, con otra Comisión del Ayuntamiento, dispongan lo mejor para realizar el acontecimiento de la inauguración que será presidida por el Rey.

El día 5, el Ayuntamiento nombra como comisionados a los Sres. Ogarrío y Arsuaga para que se ocupen de la inauguración.

En sesión del día 17 de Agosto, el Ayuntamiento reflejó en acta los actos celebrados.

El día 15, festividad de la patrona de esta Ciudad, se notaba desde la mañana concurrencia de gente en la Ciudad y sus afueras, especialmente por la parte de la Estación del ferrocarril del Norte. Era el día en que se iba a celebrar el acto de inauguración de toda la línea, con asistencia de SM el Rey.

Un arco colocado a la cabeza oriental del puente de Santa Catalina, tenía el objeto de ofrecer a SM la expresión respetuosa de los sentimientos de esta Provincia y de esta Ciudad. Todo el puente estaba adornado con banderas, laureles en forma de guirnalda y otros objetos; y trabajando con suma actividad, pudo colocarse en el puente de Santa Catalina el alumbrado de gas.

Toda la Ciudad estaba desde la mañana adornada con colgaduras desde los balcones y ventanas, así como la Plaza Nueva con la cenefa que lleva los colores del pabellón nacional. El templo de Santa María se hallaba también cual correspondía a la festividad del día, y se preparó la Casa Consistorial por si SM entraba en la Ciudad.

Tomadas de esta manera las disposiciones propias del momento, además de las que adoptó oportunamente la Comisión, el Ayuntamiento hizo. publicar y circular la alocución que se hallará a seguido de esta acta.

Preparado todo, llegó el tren Real a las once y media, y recibido con la animación propia de los sentimientos de estos habitantes, SM a corto rato, recibió a las Autoridades. En seguida tuvo efecto el acto solemne de la inauguración de la vía, y concluído, pasó SM con los que le acompañaban y demás invitados al salón preparado para el convite.

Durante todo este tiempo, la música del Batallón ligero de las Navas, que está de guarnición, y los de aficionados del pueblo, alternaron colocados en parajes convenientes; y multitud de embarcaciones pequeñas surcaban en el Urumea, en cuya orilla derecha se halla la Estación del ferrocarril, y tenía efecto el juego de la regata, uno de los festejos preparados.

Antes que se concluyese la comida, SM con su hermano el infante D. Enrique, que se halla de temporada en esta Ciudad y de otras personas de su séquito, entró en ella, acompañado de varias autoridades. Permanecieron un rato en la Sala Consistorial, se dirigieron en seguida al templo de Santa María y salió para la Estación, habiendo sido obsequiado en esta corta excursión con el entusiasmo que saben demostrar la lealtad de estos habitantes, y partió de la estación a las tres de la tarde, continuado su viaje a París.

Por la noche fueron iluminados el paseo y puente de Santa Catalina con gran concurrencia de gente y se quemaron en un ángulo de la propiedad de D. José Gros, los fuegos preparados por aficionados del pueblo y los que hicieron traer desde Burdeos.

A las once de la noche había vuelto todo a la calma habitual y como es costumbre y sucede en esta Ciudad, por grande que sean el bullicio y la algazara, la Autoridad no tuvo que ocuparse del más pequeño incidente que turbase el orden, la seguridad y la alegría que reinaron.

Alocución del Ayuntamiento a sus administrados.

Hoy se celebra en esta Ciudad la inauguración del ferrocarril del Norte de España, y hoy llega a la misma SM el Rey, dando con su presencia mayor solemnidad a tan importante acto.

Habitantes de San Sebastián, vais a recibir al augusto esposo de la Segunda Isabel de Castilla, nuestra Reina, cuyo pendón fuisteis los primeros en levantar y por la que habéis prestado gustosos señalados servicios.

Sois leales y el Ayuntamiento nada tiene que aconsejaros. Saludad al Rey con el entusiasmo propio de vuestros constantes sentimientos y no olvidéis que la Ciudad de San Sebastián ha merecido siempre el buen recuerdo de sus Monarcas.

28 de Setiembre. A 25.500,25 reales vellon ascienden los gastos habidos con motivo de dar la venida de SM a la inauguración. La Diputación contribuye con sus dos terceras partes, esto es 17.000 reales. Los gastos peculiares en obsequio a la inauguración de la línea importan además 8.196,50 reales vellón

7 de Setiembre. El Gobernador Civil transmite RO sobre el plan e informes del proyecto del cumplimiento de las vías férreas. Importante es

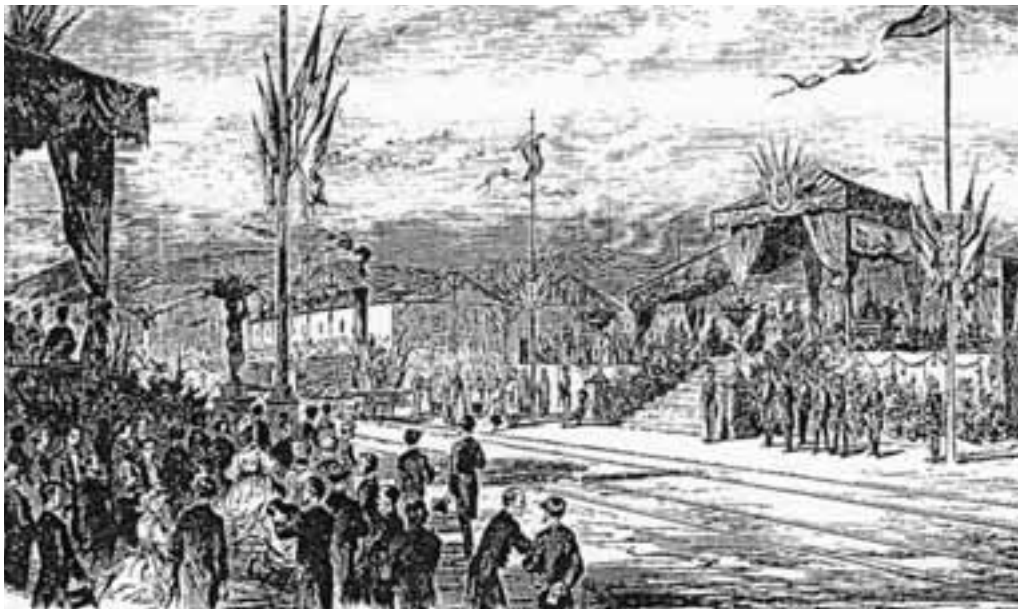
esta materia porque se trata en ella, ya del trazado por las Alduides, ya del de Irurzun a esta Ciudad.

Y el Ayuntamiento nombra la Comisión para que reuniendo todos los datos posibles, proponga el informe que el Ayuntamiento ha de dar.

El 28 de Setiembre, D. Fermín Lasala da cuenta de varios asuntos, y en cuanto al plan de vías férreas, sin ocultar que el proyecto de las Alduides gana terreno, hace mérito de lo que resulta en los anteproyectos sometidos a examen, y muy conforme con el Ayuntamiento de que una vía desde Bilbao a Zumarraga sería perjudicial a este Comercio, indica que el Sr. Aldamar trata de llamar la atención del Gobierno sobre otro proyecto, de una vía litoral de Bilbao a esta Ciudad.

Esta idea podría ser muy buena y lo será, pero el Ayuntamiento por su parte debe ocuparse muy seriamente del proyecto para Irurzun y su objeto principal se dirige hoy a eso.

El 9 de Noviembre, la Compañía del ferrocarril da cuenta de que ha hecho bajas notables en las tarifas para el transporte de las mercancías, conciliando de esta manera sus intereses con los del Comercio.



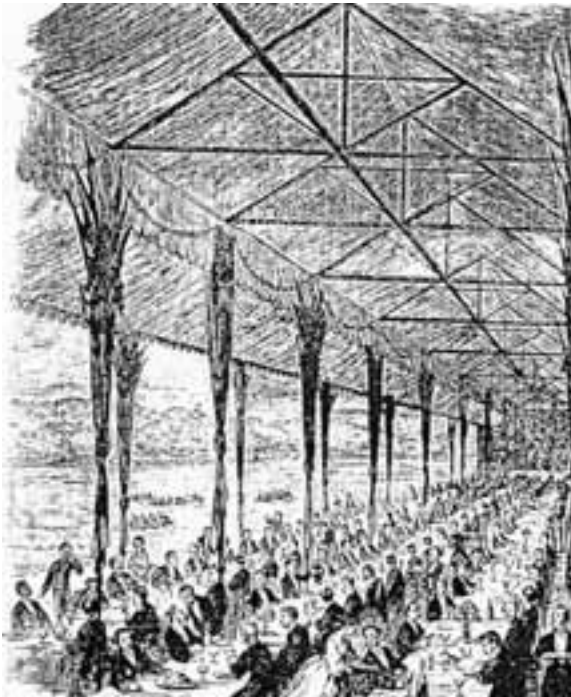
Acto inaugural el ferrocarril del Norte, celebrado en San Sebastián el 15 de Agosto de 1864, según un grabado de la época. IMAGEN K

El Ayuntamiento indica que se dirija a la Compañía la atenta y expresiva comunicación a que se hace acreedora.

7 de Diciembre. No habiendo recaído todavía resolución en cuanto a la petición entablada por la parte precisa del arenal para construir un camino desde el paseo de Atocha por frente a Torres, en dirección a la propiedad de Mundaiz y otras fincas, acuerda el Ayuntamiento se haga recordar al Agente en Corte y que procure su despacho. El 21 de Diciembre, el Agente en Corte contesta que el expediente ha bajado al Ingeniero civil del distrito para informe, oyendo al Inspector del ferrocarril, a la Compañía y al Ayuntamiento.

El 8 de Marzo de 1865, el Arquitecto Municipal dice al Ayuntamiento.

Hallándose la regata del Chofre, a la derecha del camino que desde el puente de Santa Catalina se dirige al barrio de Loyola, cerca del puente de hierro del ferrocarril, casi obstruida por efecto de la caída del muro lateral y ejecutado por la Empresa del ferrocarril del Norte, se hace preciso el que se rehabilite dicho muro, a fin de que el curso de las aguas vayan sin interrupción y sin el perjuicio que le está causando el muro opuesto de contención del indicado camino de Loyola.



Banquete inaugural del ferrocarril del Norte, celebrado en San Sebastián el 15 de Agosto de 1864.
IMAGEN K

El Ayuntamiento pide al Sr. Grasset Jefe de sección del ferrocarril, la reposición de dicho muro.

El 15 de Abril el Ayuntamiento se dirige al Sr. Grasset. La fuente situada a la entrada del paseo llamado de las Puertas Coloradas, está obstruída y no es posible reponerla sin ponerse de acuerdo con Vd. Por lo tanto, este Ayuntamiento le invita a que se entienda con el Arquitecto Municipal.

10 de Mayo. Se va a proceder a abrir un camino para carruajes desde frente a la casa llamada Torres, en dirección a la de Mundaiz, pasando al contacto del ferrocarril en el extremo de la huerta de la casa Torres. El perito encargado de esta obra es D. José Clemente Osinalde, y formado el plano se desea anunciar la subasta. Para que no haya diferencias, se presentará a Vd. (Jefe de la estación del ferrocarril) y lleguen a un acuerdo para ejecutar esta obra que es de conocida utilidad pública.

El 8 de Agosto respuesta a la Compañía del ferrocarril del Norte en Madrid.

El Ayuntamiento ha recibido la comunicación de esa Compañía, con el plano modificado del camino por frente a la casa Torres, con dirección a Mundaiz.

Las veces que este Ayuntamiento se ha ocupado del arenal entre la vía férrea y el paseo de Atocha, ha tenido presentes las necesidades de terreno que pueda tener esa Compañía para la Estación de esta Ciudad, y nunca ha aspirado mas que a una parte de él para objeto de servicio público, que crece desde que se obtuvo el derribo de los muros y el ensanche de esta Ciudad; y como su porvenir está cifrado principalmente en el progreso del Comercio, y los aumentos que requeriría la Estación serían una prueba de que este Comercio prospera, con lo que los intereses de esa Compañía y los de esta Ciudad marcharían en perfecta armonía.

En el caso actual del camino trazado, el Ayuntamiento no ve inconveniente en que se proceda a su ejecución, con arreglo al plan presentado, pero cuando la Compañía lo juzgue necesario se dé otra dirección más apartada de la vía férrea, en la parte que pasa al extremo de la huerta de Torres.

El día 17, la Compañía contesta que tal cual está proyectado el camino, haría imposible primero, la colocación de la segunda vía general y segundo, la colocación de las varias vías de empalme, destinadas a servir sucesivamente los terrenos de ensanche de la Estación.

6 de Febrero de 1866, comunicación al Ministro de la Gobernación.

El Ayuntamiento de San Sebastián expone que la orilla derecha del Urumea, que pasa bañando los muros de esta Ciudad, era enteramente

abierta antes que se construyera la vía férrea del Norte y que las aguas que bajan por las alturas inmediatas pasaban sin obstáculo alguno al río.

Al construirse la vía, lo fue en dicha orilla del río y entre éste y las alturas citadas quedó el arenal llamado de San Francisco y Torres sin dejar para el curso de las aguas las salidas indispensables, y resulta de aquí que se estancan y corrompen, pudiendo llegar a inspirar serios temores para la salud pública.

Y sabida cosa es que toda Empresa tiene la obligación de dejar expeditas las servidumbres. Tan solo dejó la Empresa un punto de salida para las aguas, bastante angosto y en un extremo del arenal, esto es, al costado del puente de Santa Catalina, en las afueras de esta Ciudad, en términos que en grandes mareas que producen algún movimiento de arenas, queda obstruída y cerrada la salida para las aguas, que se estancan. Y la indiferencia con que ve la Empresa del ferrocarril esto, llega al extremo que además de no haber dejado las servidumbres al ejecutar las obras, pretende que no es de su deber tener expedito el único e insignificante conducto de desagüe que dejó.

De esta manera, el Municipio ha invertido ya por dos veces sus fondos para el desagüe de las aguas estancadas, cuando es la Empresa del ferrocarril la obligada, por la obra que ejecutó, y es la única causa que ha traído esa necesidad.

Por estas razones, el Ayuntamiento suplica a VE impetre la declaración corriente para que la Empresa del ferrocarril del Norte se obligue a conservar expedita la salida para el río Urumea de las aguas que bajan desde los altos de los barrios rurales de Eguía y Ulía.

El 14 de Mayo, el Ayuntamiento pide a la Junta Provincial de Sanidad, emita su opinión sobre el particular, en relación con las aguas estancadas y su peligro.

El 16 de Febrero el Ayuntamiento al Sr. Ladame, Ingeniero del ferrocarril.

Llenados los requisitos indicados, se va a dar principio al camino desde frente a la casa Torres en dirección a Mundaiz, con las salvedades que establecía la Administración del ferrocarril del Norte. Y para que la obra no sufra obstáculos, le advierto que el Regidor José Clemente Osinalde es el encargado de este particular.

Comunicación el 21 de Noviembre a los propietarios D. Fermin Lasala, Conde de Alcolea y D. Juan Jose Olazabal.

El nuevo camino que desde el paseo de Atocha conduce a Mundaiz está concluído. Teniendo presente el Ayuntamiento lo pactado con Vds. y los

demás interesados en dicho camino, sírvanse reconocer si la obra está concluída con arreglo a las condiciones de la contrata.

El 19 de Diciembre, Basilio Bengoechea, vecino de esta Ciudad, se queja que por el mal estado del camino que va desde la antigua población al puente de Santa Catalina se hace muy difícil y muy costoso el transporte de las mercancías entre la Ciudad y la Estación del ferrocarril, causándole al exponente gran perjuicio.

Suplica al Ayuntamiento sea reparado el camino lo antes posible.

14 de enero de 1867. El Director de Obras Públicas, por medio del Gobernador Civil se dirige al Ingeniero Jefe de la División del ferrocarril del Norte.

En vista de lo informado por las Secciones 3^a y 4^a de la Junta Consultora de Caminos CyP, acerca de los terrenos robados al mar por la Empresa concesionaria del ferrocarril de Burgos a Irún, con destino a emplazamiento de la Estación de San Sebastián.

Que la Empresa y el Ayuntamiento se pongan de acuerdo para fijación de bases, detallando en un plano la planta de los terrenos necesarios para el futuro desarrollo de la Estación y la superficie que exige tomar la prolongación del paseo de San Francisco y los caminos de servidumbre.

13 de Marzo, comunicación a la Diputación.

A propuesta de D. Fermin Lasala que ha contribuído con 98.760,83 reales y el Conde de Alcolea con 4.000 reales, se ha construído, previa autorización del Ayuntamiento, en terrenos del común, un camino de coches que empieza en la terminación del paseo de San Francisco de Atocha y concluye en los pertenecidos de Mundaiz.

Este camino, a cuyo coste han atendido dichos señores y no la Municipalidad, pone a las propiedades de toda la parte de Mundaiz y al público, en condiciones de viabilidad que no tenían. Y estos señores pretendieron, como era justo, que concluído el nuevo camino quedaran superadas las de peatones que conducen de Mundaiz por Zulueta al arenal y al alto de Piñueta.

Desean otorgar escritura con el Ayuntamiento, a fin de quedar asegurados sus derechos con la supresión de los caminos de peatones, cerrando al intento sus posesiones.

Se pide la autorización de VS.

7 de Agosto. Las Juntas Generales de esta Provincia, en sesión del 4 del mes pasado en Oñate, comunican a los Tenientes de Alcaldes de la Ciudad de San Sebastián.

Tomando conocimiento de una exposición de los Tenientes de Alcaldes de San Sebastián, de los grandes perjuicios que sufrían los habitantes de aquella jurisdicción, a quienes se imponían multas de consideración por las infracciones a la ley de ferrocarriles, cuando éstas provienen de que la Compañía del Norte no había cumplido a su vez los deberes que la misma ley impone, de respetar las servidumbres y cerrar la vía.

La representación de Ataun expuso su acuerdo con San Sebastián y que la Junta debía obligar a la Compañía a que, respetando la ley, se eviten los perjuicios a ganaderos y colonos del país, por la falta de cerraduras y de servidumbre.

Los representantes de Asteasu, Tolosa y Amezqueta, demostraron el daño que ocasionaba a la salubridad pública las aguas estancadas y sin salida en los hoyos abiertos al contacto de diversas poblaciones de la Provincia, sin que haya surtido efecto las enérgicas reclamaciones dirigidas por la autoridad. Así lo expone también la representación de Cegama y Beasain.

Se recurre con esta fecha al Ministro de Fomento.

29 de Enero de 1868. El Gobernador Civil comunica al Ayuntamiento una RO del Ministerio de Fomento, expedida el 17 de Abril último, declarando a la Compañía del ferrocarril del Norte dueña de los terrenos comprendidos entre la vía férrea y el paseo de Atocha de esta Ciudad, a excepción del que fuese indispensable para la construcción del camino que desde el paseo mencionado se dirige a Mundaiz, por delante de la casa Torres, e imponiéndoles la obligación de sanearlos en el término de un año, contando desde la fecha de la RO, indicado término que ha sido prorrogado seis meses.

Ha sorprendido notablemente a la Corporación esta RO, porque tiene hechas gestiones a la Superioridad, a fin de conseguir parte de los terrenos referidos para destinarlos a campo de instrucción de la tropa.

El Ayuntamiento acuerda que se vuelva a elevar a la Superioridad, pidiendo nuevamente una porción del terreno expresado para el destino propuesto en un principio.

20 de Octubre de 1869. El Jefe de la Sección de la vía del ferrocarril, suplica al Ayuntamiento la autorización para prolongar unos ocho metros el talud que con piedras secas ha de construirse en las márgenes del arroyo Chofre, que desemboca en el puente situado en el camino de Loyola, a la salida del paso inferior del ferrocarril.

El Ayuntamiento accede.



IMAGEN (L)

8 de Febrero de 1870. El Diputado General D. Jose Manuel Aguirre Miramon se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián. El Corregidor político de esta Provincia transmite la comisión del día 27 de Enero, del Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

Vista la comunicación de fecha 18 de Mayo último, pasada por la Diputación de esa Provincia, reproduciendo las que dirigió en 2 de Mayo de 1864 y 7 de Agosto de 1867, solicita, después de reseñar los perjuicios que ocasiona la falta de cerramientos de la línea Madrid Irún, se obligue a la Compañía concesionaria a llevar a cabo esta obra, según previenen las disposiciones, y que desaparezcan las zanjas donde se estancan aguas que afectan a la salud pública.

Visto el informe emitido por el Ingeniero Jefe de la División del ferrocarril del Norte, que la Compañía tiene emprendido el establecimiento de setos vivos a lo largo de sus líneas, por medio de plantaciones de espinos blancos y acacias, la Dirección General ha dispuesto como medio de conciliar todos los intereses, excitar el celo de dicha Empresa para que active esas plantaciones y quede cuanto antes constituido el cerramiento de la vía.

Continúa la Dirección General, que el mayor o menor descuido de la Compañía en cumplir los preceptos legales, no exime a los particulares de la observancia de las disposiciones que les corresponden. Que no es lícito invadir la propiedad ajena, cualquiera que sea ésta, exista o no impedimento material que le resguarde.

Que los caminos de hierro cuando no están cerrados, constituyen por sí mismo, pertenencia particular, tanto más aceptable cuanto mayor es la trascendencia e imposible reparación de los accidentes que la invasión de los mismos puede producir. Que conculcando este principio, existe la vulgar creencia de que solo se respete el recinto de las líneas férreas en aquellos sitios donde se impide el acceso por medio de un obstáculo o valla insuperable.

Que este error ofrece graves inconvenientes, pues considerándose los dueños de ganado, libres de toda responsabilidad, con derecho a ser indemnizados por la Compañía, en el caso de sufrir alguna pérdida por el atropello de sus reses por los trenes, les dejan pastar en el mayor descuido y abandono, afectando en casos a la seguridad de aquéllos.

Que con el fin de desarraigar tan perniciosa creencia, se dictó la orden circular de 23 de Enero de 1865.

Que según el informe precitado, sólo existe sin sanear en la línea Madrid Irún, dos zanjas en las inmediaciones de Tolosa.

El 13 de Abril de 1870, Domingo Oñate pide autorización para construir una plaza de toros en el terreno comprendido entre la vía férrea y el paseo de Atocha.

El informe, aprobado por el Ayuntamiento dice. Examinado el proyecto,

- 1º. Sería conveniente a los intereses del vecindario que la plaza se situara lo más distante posible del citado paseo de Atocha, con objeto de que éste quedara lo más abierto de que es susceptible, por ser uno de los puntos de reunión el más frecuentado en invierno.
- 2º. Para comunicarse con la nueva plaza, es indispensable la construcción de un camino de coches; ese camino podría hacerse en terrenos de la Empresa del ferrocarril, arrancando desde el paso inferior del mismo, a la entrada del referido paseo de Atocha, o en el extremo de éste, por la parte meridional del caserío denominado Chirritenea.
- 3º. El emplazamiento del camino para la plaza de toros, debe hacerse fuera del paseo y que no se haga de él más uso que el atravesarle, debiendo la Empresa de la Plaza de Toros, disponer, en terrenos que no sean del Ayuntamiento, las plazuelas, vías y demás servicios de la Plaza.
- 4º. En cuanto al edificio, como no tienen aplicación a él las ordenanzas municipales, le manifestamos que su disposición, forma y construcción es semejante a los de su clase; pero como en su eje-

cución se va a hacer uso de la madera, deberá ésta ser de las mejores condiciones posibles, para la comodidad y solidez indispensables en una plaza de toros.

12 de Mayo, comunicación al Gobernador Civil. Próxima ya la estación de verano, conviene que se active todo lo posible la ejecución de las obras necesarias para evitar que las aguas se estanquen entre el camino de Mundaiz y las alturas próximas, cuyo mal no corresponde a este Ayuntamiento remediar sino a la Compañía del ferrocarril.

28 de Diciembre. El Gobernador Civil dice, en vista de la comunicación dirigida por este Ayuntamiento, se previene al Jefe de la Estación del ferrocarril de esta Ciudad, que cumpliendo la ley del 14 de Noviembre de 1855, permita la entrada en el andén de la misma estación, a los celadores de arbitrios municipales y a cualesquiera otros agentes de la autoridad, que debidamente autorizados, se presenten a desempeñar algún servicio público.



El sistema de diligencias entre Madrid y San Sebastián desaparece en 1870, a los pocos años de inaugurarse el ferrocarril del Norte. El tren va a introducir cambios en todos los planos de la vida, desde la dieta alimentaria hasta las formas mentales. No es extraño que la llegada del tren a cualquier pueblo, fuera celebrada de manera masiva y excepcional.

A través del ferrocarril, Guipúzcoa se engarza en una red de comunicaciones modernas, mecanizadas y de largo alcance. El impacto iba a ser profundo y a largo plazo, llegando su influjo hasta campos tan distantes a los que motivaron su construcción, como el del folklore.

Ante la escasez de mano de obra para afrontar con rapidez el tendido de la línea Madrid Irún y la cualificación que requería la construcción de túneles y terraplenes, se incentivó la emigración temporal de trabajadores que ya habían construido la línea del Midi, y experimentados en salvar obstáculos montañosos de tanta consideración como los Alpes.

Los campamentos levantados al efecto entre Beasain y el Goierri, acogieron a un millar largo de trabajadores procedentes de las regiones alpinas, y en ellos sonó por primera vez la “fisamórnica” o acordeón diatónico, que habían incorporado a su propio folklore. El instrumento y la nueva melodía fueron desplazando al txistu y la alboka, incorporándose a las romerías y fiestas populares guipuzcoanas, que hicieron de ellos un medio de expresión propio, la “trikitixa”.

Un hecho puntual que podría servir de anuncio y exponente de las transformaciones que en la vida guipuzcoana provocaría el ferrocarril¹³.

En 1872 se había declarado la guerra carlista y hasta 1876 el tránsito de trenes estaba cortado desde Miranda de Ebro en toda la línea hasta Irún.

El 28 de Diciembre de 1875 el General en Jefe de la División de Guipúzcoa, encarga al Ingeniero Jefe de la Compañía del ferrocarril, ponga a disposición del Ayuntamiento, con destino a alojamiento de 400 caballerías del Ejército, el cocherón de mercancías de la Estación del ferrocarril y establecer un barracón en el terreno de la vía, al contacto del almacén de mercancías.

Siendo urgente la instalación de los pesebres y demás, que en aquel local deben prepararse, se ruega la entrega para mañana de dicho cocherón.

24 de Mayo de 1876. El Director de la Compañía del ferrocarril del Norte, dice con fecha 18 del corriente que, accediendo a los deseos de este Ayuntamiento, ha dictado la orden oportuna a fin de que la carretera comprendida entre el puente de Santa Catalina y la Estación de esta Ciudad, se conserve en buen estado de limpieza.

16 de Julio. Solicitud de vecinos del barrio de Eguía para que se habilite el camino que ha de enlazar la carretera de Mundaiz con el puente del ferrocarril, situados sobre la trinchera del mismo nombre.

El Arquitecto Municipal informa que efectivamente existe el paso superior sobre la vía, pero en tan malas condiciones de comunicación con la parte habitada de aquellas cercanías, que resulta inútil para el objeto a que fue destinado; por esta circunstancia, los labradores se ven obligados a atravesar la línea férrea misma con sus yuntas y aperos de labranza, por no tener otros medios hábiles de que valerse para pasar de un lado a otro de sus heredades; que es preciso hacer una excitación al Inspector Facultativo de los ferrocarriles del Norte, para que se habilite el camino de empalme que piden los recurrentes.

Se acuerda adjuntar las indicaciones del Arquitecto Municipal y dirigir un oficio al Inspector.

13. Elena BARRENA. Oc. pp. 57, 59.

8 de Noviembre. Accediendo a lo solicitado por este Ayuntamiento, la Compañía del ferrocarril participa que ha tomado las disposiciones necesarias para abrir un camino de enlace entre el caserío Mundaiz y el paso superior de la vía férrea, en la trinchera del mismo nombre, kilometro 621.

Se acuerda que conste y que se dé traslado de esta comunicación a los que recurrieron al Ayuntamiento, en súplica para conseguir ese resultado.

El 29 de Noviembre, los vecinos de San Sebastián, Ignacio M^a Olano y Francisco Olivan se dirigen al Ayuntamiento. Que en el mes de Febrero corriente, suministraron a la Empresa del ferrocarril del Norte, con destino a la primera locomotora que empezó a recorrer la vía, después de terminada la guerra, el carbón y aceite que aparecen en las cuentas presentadas, y que debían acudir a la Empresa para su cobro.

Hasta la fecha y a pesar de las reclamaciones, la deuda no se ha liquidado.

El día 1 de Diciembre el Ayuntamiento acude a la Empresa y el día 20 ésta acepta.



(LL) Vista de las vías del ferrocarril del Norte, cercanas a la Estación. Al fondo, a la izquierda el cerro de San Bartolomé y a su derecha la cuesta Aldapeta.

15 de Febrero de 1877. Habiendo observado que en los días de lluvia quedan los terrenos de San Francisco convertidos en un inmenso lago, cuyas aguas desaparecen muy lentamente, no sin antes producir emanaciones que pueden perjudicar a la salud pública, acuérdase dirigir una comunicación al Gobernador Civil de la Provincia, en súplica de que convoque a la Junta de Sanidad y adopte las disposiciones necesarias para cortar tan grave mal, dando al efecto órdenes terminantes a la Empresa del ferrocarril del Norte, propietaria de aquellos terrenos.

El 27 de Marzo, la Junta de Sanidad acuerda obligar a la Empresa del ferrocarril del Norte a desecar los terrenos de San Francisco.

El 11 de Abril, el Ayuntamiento se dirige a la Empresa del ferrocarril, solicitando dé órdenes para entarimar los pasos superiores, colocando tableros en los puentes del km. 623, debido a las chispas que se desprenden desde los pasos superiores, próximos a la Misericordia.

7 de Setiembre de 1878. Según consta en el expediente del arrenal de Atocha, la Compañía del ferrocarril, concesionaria de los terrenos de San Francisco, entró en posesión de los mismos en 14 de Febrero de 1868, por RO del 17 de Abril de 1867. Se le impusieron a la Compañía la obligación de terraplenar y sanear aquellos terrenos, en el término de un año. Aquel proyecto ha sido eludido a pesar de las enérgicas quejas que el Municipio ha elevado al Gobierno y al Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte.

Semejante estado de cosas no puede continuar, pues es un perenne foco de infección el pantano de cenagosas aguas en que se halla convertido el sitio.

Como nada puede esperarse de la Compañía, se acuerda solicitar del Ministro de Fomento la extinción del derecho otorgado a la Compañía, traspasándolo al Ayuntamiento, que se compromete a realizar las obras de saneamiento necesarias, a cambio de la propiedad que se le conceda.

El 24 de Enero de 1879, el Ministerio de Fomento, aplicando anteriores órdenes y consideraciones, declara la propiedad definitiva de dichos terrenos, que fueron de dominio público, a favor de la Compañía del ferrocarril del Norte y no procede la anulación de la concesión, pero obligando a la Compañía a realizar su saneamiento.

El 5 de Mayo, el Ayuntamiento pide a la Corporación de la Diputación las autorizaciones para enlazar el puente de Santa Catalina con el espolón del camino de la estación del ferrocarril, haciendo un caño de desagüe en el punto que hoy establece solución de continuidad entre dicho puente y el espolón.

Se puede depositar la piedra machacada para la carretera, bien en el terreno de Flamenconea, donde hasta ahora ha estado el portazgo, bien frente a la casa de campo del Sr. Alonso Martínez.



IMAGEN M

28 de Mayo. Se denuncia al Gobernador la presencia de siete nuevos casos de calenturas tercianarias en el barrio de Atocha, cuya causa unánimemente reconocida, es el mal estado de los terrenos de San Francisco, cuyo saneamiento no ha podido conseguirse todavía, a pesar de tantas gestiones practicadas.

26 de Junio, RO del Ministerio de Fomento, obligando a la Empresa del ferrocarril, en plazo de treinta días, al saneamiento de los terrenos de San Francisco. Expirado ese término, hará la concesión de los mismos a quien lo tiene solicitado.

16 de Noviembre. A pesar del tiempo transcurrido y las órdenes emanadas, la obra sigue pendiente. Se realizan nuevas gestiones en el Ministerio.

El 28 de Febrero de 1880, D. Fermín Lasala, Ministro de Fomento, comunica al Ayuntamiento que ha recomendado a la Compañía del ferrocarril del Norte la conveniencia de que en breve plazo procedan al saneamiento de los terrenos contiguos a la estación del ferrocarril y paseo de Atocha.



(N) Panorámica de la Ciudad y en primer término la Estación del ferrocarril.

Nueva estación y terrenos contiguos

28 de Agosto de 1880. El nombrado Subdirector de la Compañía del ferrocarril del Norte, D. Antonio López, desea que antes de aceptar el nombramiento se obtenga de la Compañía la promesa de construir una nueva estación en la capital, para lo que es preciso que el Municipio contribuya con alguna cantidad.

Se acuerda en el Ayuntamiento nombrar una Comisión para tratar tan importante asunto.

En sesión del Ayuntamiento del 1 de Setiembre, se trata de lo expuesto sobre la nueva estación del ferrocarril. La Comisión reunida con el Sr.

López anotó que el mismo manifestó que la Compañía llevaría a efecto la construcción de la nueva estación, invirtiendo unos cien mil duros, a condición de que el Municipio de San Sebastián contribuya con unos doce o quince mil duros.

Se le hace ver al Sr. López lo angustioso del erario municipal, como para pagar de una vez esa suma; y que estaría dispuesto a satisfacerla en plazos que a su tiempo se señalaran, abonando el Municipio el interés del 5% hasta su completo pago.

El Presidente dice que el Ayuntamiento debe contribuir con quince mil duros, ya que se trata de importante mejoría. Y así se acuerda.

El día 19 continúa la sesión anterior sobre el mismo tema. Un Concejal se pregunta si es obligación de las Compañías de ferrocarril la construcción de estaciones y si pueden obrar libremente. Se le contesta que no pueden ser obligados por los Ayuntamientos ni que se sujeten a tales o cuales condiciones. Que la Compañía construirá donde le convenga, sin tener en cuenta el ornato. Es el Ayuntamiento el interesado en ello. La subvención del Ayuntamiento es precisamente con ese carácter y objeto, o sea que la estación responda a las condiciones de ornato públicas, al mismo tiempo que a las necesidades del servicio a que la Compañía debe atender.

Se aprueba la subvención.

El día 21 la Compañía del ferrocarril responde al Ayuntamiento y le agradece su buena disposición y pregunta en qué forma y bases está el Ayuntamiento dispuesto a hacer efectiva esa suma.

En sesión del día 25 se acuerda que las setenta y cinco mil pesetas sean abonadas en los plazos siguientes, bien que el presupuesto total de la obra llegue aproximadamente a las quinientas mil pesetas.

A la mitad de la obra ejecutada	15.000	
A la terminación	15.000	
En el término de tres años, con interés de 5%	45.000	75.000

El 7 de Febrero de 1881, se acuerda solicitar de la Empresa del ferrocarril, la cesión del terreno comprendido entre el juego de pelota y el paso superior del ferrocarril del Norte, con el objeto de regularizar aquel punto, que ofrece tan feo aspecto, plantando árboles, construyendo un pretil y prohibiendo lavar y secar la ropa.

21 de Febrero. En vista de las obras que se están ejecutando en la estación del ferrocarril y la reforma que en virtud de ellas se introduce en aquella vía, el Ayuntamiento acuerda que su Comisión de Obras presente un plan de lo que haya que practicar en aquellas inmediaciones.

7 de Marzo. Se acuerda solicitar a la Empresa del ferrocarril, pidiendo que ensanche los dos espolones del camino a la estación de esta Ciudad y que prolongue el de la derecha hasta la trinchera de Mundaiz, ahora que se está ensanchando la carretera que conduce a dicha estación.



IMAGEN Ñ

El 24 de Marzo, el Subdirector de la Compañía del ferrocarril y el Ingeniero de la misma, comunican que es preciso que el Ayuntamiento presente un plano o croquis de los terrenos que solicita la Empresa, próximos a la plaza de pelotas, pues desean ponerse de acuerdo con el Ayuntamiento acerca del destino de los terrenos de San Francisco, propiedad de esta Empresa, advirtiendo que son varias las personas y sociedades que han querido comprarlas; y la Empresa no las ha vendido por el temor de que se construyan allí casas, sin sujeción a condiciones preestablecidas por la Municipalidad, convirtiendo aquella parte de la población, que puede ser de las más bellas, en un barrio de mal aspecto.

Dijeron también que el asiento del terreno donde se halla la plaza de toros, expira dentro de dos años y conviene que el Ayuntamiento tenga presente este dato, para que no se halle la población sin plaza de toros, sin esa fiesta tan defendida por unos como combatida por otros, pero que es la que más gente atrae.

Añaden que la Compañía ensanchará el espolón de hacia la vía, en el camino de la estación, dándole 2,50 metros sobre los otros 2,50 que hoy tiene, de modo que quedará con una anchura de 5 metros. Pero no les es posible a la Compañía prolongar el camino hasta la trinchera del km

622, obra cuyo coste ascendería a medio millón de reales; pero está dispuesta a ayudar al Ayuntamiento en el caso de que se decida realizarla, facilitándole gratuitamente la tierra necesaria para relleno del terreno que se robará a la vía y transfiriendo al Municipio, en la parte necesaria, la concesión que tiene otorgada la Compañía por el Gobierno, para ganar terrenos al Urumea.

El Sr. Presidente hace notar la necesidad que hay de terrenos para edificios particulares y la gran conveniencia de que las construcciones que se hagan en los de San Francisco lo sean con sujeción a determinadas condiciones y planos, y propone que el Arquitecto Municipal, trate de esto con el Ingeniero de la Compañía.

El 20 de Abril el Ayuntamiento se dirige a la Diputación. Habiéndose dado un ensanche considerable a la carretera que conduce a la estación del ferrocarril del Norte, trata el Ayuntamiento de verificar el empalme de aquella vía con la de Astigarraga, en condiciones que no desdigan de un sitio de tanto tránsito y tan próximo a la Capital.

Tenga para ello VE contribuir por su parte, ensanchando el andén o espolón situado al frente de la casa del finado S. José Gros

La Diputación accede a la petición del Ayuntamiento y le cede el trozo de espolón propiedad de la Provincia que comunica con el del camino que conduce a la estación del ferrocarril. El Ayuntamiento podrá colocar bancos, árboles y otros objetos que crea necesarios para su ornato, pero a nadie se le permitirá en dichos terrenos establecer tinglados o puestos ambulantes de ninguna clase.

29 de Julio. Memoria del Arquitecto Nemesio Barrio sobre el proyecto de ensanche de la confluencia de la carretera de Francia, Astigarraga, Estación del ferrocarril y puente Santa Catalina.

El movimiento extraordinario desarrollado en la Estación del ferrocarril de esta Ciudad, en todas las épocas del año y especialmente en verano, ha hecho que aumente grandemente los vehículos empleados en los transportes, y como la vía de acceso de la referida estación era estrecha, solía con frecuencia presentar accidentes desagradables.

Por esta causa, la Empresa del ferrocarril ha ensanchado la expresada carretera, pero solo lo que a ella correspondía en sus terrenos, o sea entre la estación y el empalme con el camino de Astigarraga, quedando un trozo de 60 a 80 metros sumamente estrecho en las confluencias de las carreteras de Irún, Astigarraga y Estación. Para la seguridad de los viajeros, es indispensable dar a este trozo la anchura necesaria.

El presupuesto del coste aproximado sería de 1.570 pesetas.

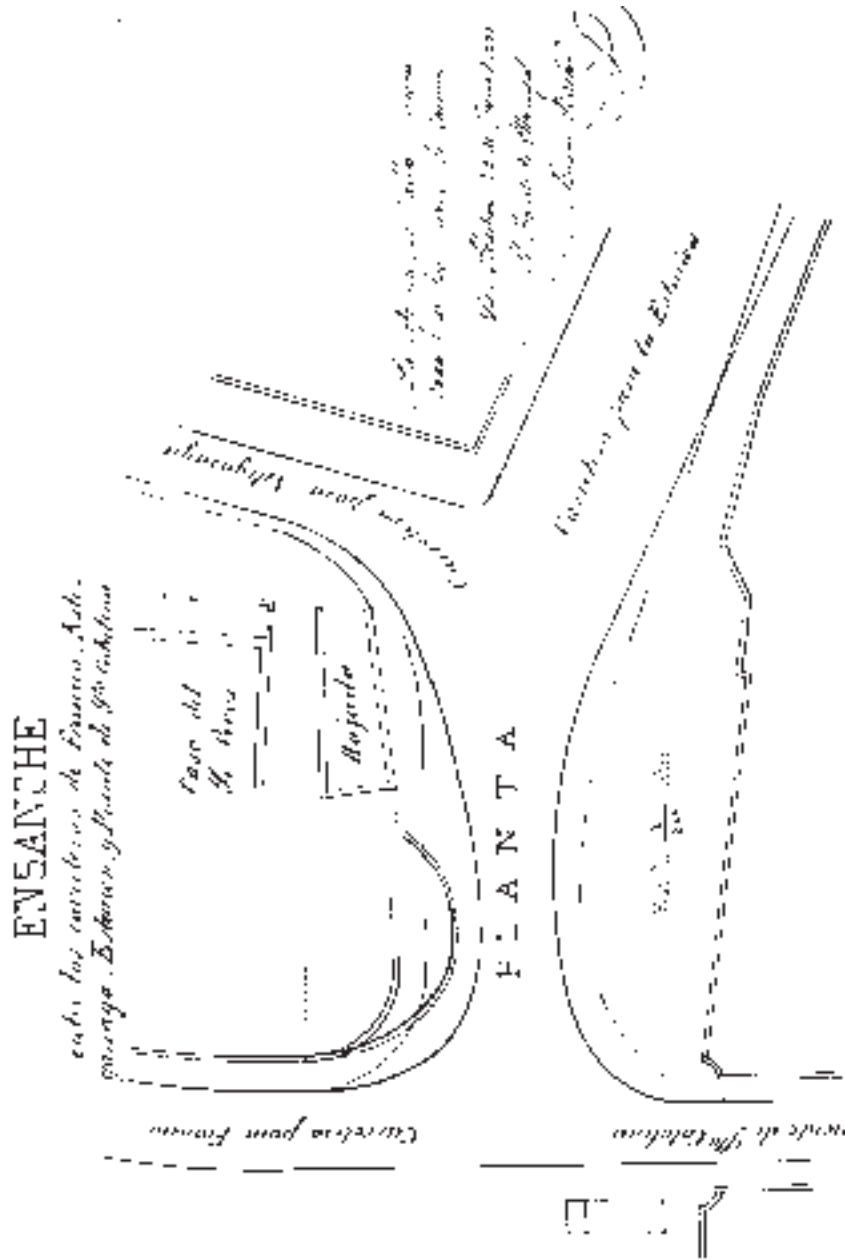


IMAGEN O

Más tarde, el 28 de Enero de 1884, hubo necesidad de expropiar un terreno de 105 metros propiedad de José Gros, abonándole a D. Tomás Gros a razón de 20 pesetas metro, la cantidad de 2.100 pesetas de indemnización.

El 3 de Setiembre, la Empresa del ferrocarril del Norte se dirige al Alcalde.. Tomaron nota en su día de las condiciones del pago del Ayuntamiento. A pesar de estar ya ejecutadas la mayor parte de las obras de la Estación, cuyo presupuesto excede de las 500.000 pesetas, esa Corporación no ha satisfecho ninguno de los plazos acordados. Esperan que el Ayuntamiento cumpla.

14 de Noviembre. Conferencia del Alcalde con el Ingeniero del ferrocarril, acerca de las condiciones en que la Compañía de esa línea vendería al Municipio los terrenos llamados de San Francisco, pertenecientes a la misma y cuya adquisición conviene muchísimo al Municipio, tanto para la construcción del Depósito Alhóndiga, como para la de una gran fábrica de tabacos, y para evitar como ha sucedido en otros puntos próximos a la población, se construyan casas a capricho o conveniencia de los particulares, sin sujeción a ninguna regla de ornato.

Que el Sr. Salas, Ingeniero del ferrocarril le manifestó que el precio de los terrenos comprendidos entre los talleres del Sr. Saralegui y la Plaza de Toros ascendería a su juicio a unos 40 reales metro y el de los comprendidos entre la Plaza de Toros y el paso inferior del puente del ferrocarril, oscila entre 50 y 60 reales metro, precio que pareció al Alcalde excesivo y así se lo manifestó al Sr. Salas.

En siguientes reuniones con el Ingeniero Jefe, se establece un precio de 35 reales, a condición de que el Ayuntamiento compre todos esos terrenos, excepto una zona que se reserva el Sr. Arana, propietario de la Plaza de Toros.

Se da fin a la entrevista, pidiéndole al Ingeniero jefe influya en la Compañía a vender los terrenos al Ayuntamiento a 30 reales metro.

La extensión de los terrenos entre los almacenes del Sr. Saralegui y la zona que se cede al Sr. Arana, son 13850 metros. La zona que se cede al Sr. Arana, incluyendo la Plaza de Toros, 12566 y los comprendidos entre esa misma zona y el paso inferior del puente del ferrocarril, 21310. De modo que la extensión total es de 47716 metros; deduciendo 12566, el Ayuntamiento tendría que comprar 35160 metros a razón de 30 reales, importando 1.054.800 reales.

Se aprueba la idea del Alcalde y se acuerda autorizarle para que continúe sus gestiones en tan importante asunto.

El 16 de Enero de 1882, la Comisión de Hacienda dice que estando acordada por el Ayuntamiento la adquisición de los terrenos de San

Francisco, conviene no perder oportunidad para obtener de la Compañía del ferrocarril la venta de los mencionados terrenos y se continúen las gestiones con el Director de aquella línea Sr. Barat, manifestándole que ha llegado el caso de formalizar la escritura de venta en las condiciones estipuladas.

El día 23, el Sr. Barat contesta que con el deseo de someter al Consejo de Administración el proyecto de venta de San Francisco, se le fije el precio de m² y las demás condiciones de pago, con el fin de obtener la aprobación en toda regla y preparar el contrato de venta.

La Comisión de Hacienda presenta el plan económico para esa compra.

En el presupuesto 81-82 se autorizó un empréstito de 248.031,13 pesetas. Se extiende en detalles de un plan económico sobre préstamos, gastos, créditos, remanentes y fondos que quedan a disposición.

El 21 de Junio, de acuerdo con los artículos que han de servir para la escritura de venta, el Director de la Compañía del ferrocarril, entrega al Notario Sr. Elosegui la escritura de poder para ese acto. El sábado día 24 estará preparada la escritura.

La adquisición de las dos parcelas en terrenos de San Francisco, supone un precio de 312.705,45 pesetas, que serán pagadas en tres plazos iguales: el 1º en el acto de otorgar la escritura; el 2º en igual día del año siguientes y el 3º a los dos años, hipotecando los referidos terrenos para responder de los últimos plazos.

El 19 de Diciembre de 1881, el Ayuntamiento encarga a la Comisión de Hacienda y Obras el informe sobre la subvención de 75.000 pesetas a la Empresa del ferrocarril, por las obras que acaba de ejecutar en la Estación de esta Ciudad.

El 27 de Febrero de 1882, ante las reclamaciones de la Compañía desde Madrid, se responde que según datos de la oficina de la Compañía, las obras no han terminado aún y que desconocen el coste de la marquesina. Este debe ser el motivo de que no hayan presentado el presupuesto de las obras de la Estación a la Comisión de Obras del Ayuntamiento.

Sesión del 15 de Mayo. Las Comisiones de Obras y Hacienda han estudiado el asunto de la subvención de 75.000 pesetas a la Compañía del ferrocarril, establecida siempre que el importe de las obras de reforma y embellecimiento que se trataba de hacer en la Estación, excedieran de 500.000 pesetas. El importe ha excedido con mucho, como se ve por estos datos.

370.958,81	en los edificios de la Estación
22.500	uno de los plazos de la gran maquinaria que está por pagar.
186.000	por 3720 m ² que se han tomado para vías y paseos , que se calculan a 50 pesetas m ² .
579.458,81	
37.329,50	presupuesto de mejoras, riego y jardines, etc. que han de hacerse este año.
29.000	nuevo almacén de mercancías que está proyectado en reemplazo del destinado a trenes de recreo.
645.788,31	pesetas en total.

Calculando a 20 pesetas en vez de 50 los terrenos que se han tomado para vías y paseos, en lugar de 186.000 pesetas, serían 74.000, por lo que el total quedaría en 534.188,31.

Que se comente con la Asamblea de Asociados en este punto de las 75.000 pesetas, si deben o no considerarse como de ornato las obras ejecutadas por la Compañía del ferrocarril, en la cantidad de 500.000 pesetas, dudas que hay que desvanecer completamente, pues la obra de mayor ornato que ha podido hacer la Compañía, es el camino que conduce desde la Ciudad a la Estación.

El 5 de Junio se le comunica al Director de la Compañía del ferrocarril del Norte en Madrid, que en sesión del 25 de Mayo, aprobó la Junta Municipal de esta Ciudad el acuerdo por el que el Ayuntamiento dispuso contribuir con 75.000 pesetas al costo de las obras de la Estación. El pago se hará de esta forma:

15.000	pesetas del presupuesto adicional del corriente año
30.000	” ” ordinario 82-83
30.000	” restantes a razón de 15.000 en cada uno de los años siguientes.

El día 10 responde la Compañía y le recuerda al Ayuntamiento que se le prometió en 1880 un interés del 5% sobre las 45.000 pesetas que se abonarían en tres años. Supone una omisión por parte del Ayuntamiento no haberlo citado

El 13 de Marzo y 6 de Mayo de 1883, nuevas reclamaciones de la Compañía de los plazos vencidos y los intereses.

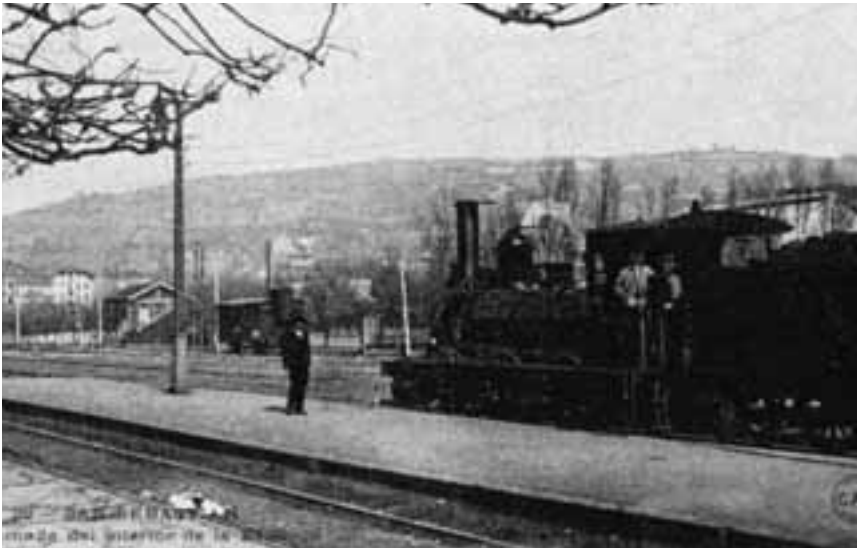


IMAGEN (P)

El 16 de Agosto de 1882 se solicita a la Compañía del ferrocarril la ocupación de unos 590 metros de terreno de dicha Compañía, comprendiendo en ellos el cauce o regata del Chofre que es pública, para hacer un espolón en el empalme con el camino a Astigarraga, en las mismas condiciones de compra en que se adquirieron los demás terrenos.

15 de Enero de 1883. La Dirección General de Obras Públicas de Madrid, se dirige al Director de la Compañía de Caminos de Hierro de España.

Para lograr el completo saneamiento de los terrenos inmediatos a la Estación de San Sebastián, dispone el Ministro de Fomento que inmediatamente proceda dicha Compañía a terraplenar los terrenos inmediatos, de manera que el terreno se eleve 50 centímetros sobre las pleamares equinocciales.

Que deberá completar el saneamiento, por medio de alcantarillado a caños de 0,25 m² de sección transversal. Estos trabajos de saneamiento se extenderán a todos los terrenos comprendidos en la primera concesión y situados entre el terraplén de la Estación y el paseo de Atocha, ya estén al Norte o al Mediodía del área que ocupa la Plaza de Toros.

Plazo de ejecución ocho meses. Las obras debe hacerlas la concesionaria y debe ponerse de acuerdo y fijar los detalles para ejecutar los trabajos.

16 de Mayo de 1883, sesión relacionada con la subvención de 75.000 pesetas, aprobando la disposición de la Comisión de Hacienda al Ayuntamiento y comunicándolo a la Compañía.

Que a pesar de estar aprobado no se abonó ninguna suma en el presupuesto del ejercicio actual ni el anterior. Se ha de cumplir con la Compañía y proponen consignar en el presupuesto de 83-84 la suma de 60.000 pesetas, entregándole a la Empresa el 1º de Julio próximo 45.000 y durante el curso del año económico las restantes 15.000, con interés del 5%, desde el 1º de Julio. El resto de 15.000 en el presupuesto de 84-85, con interés del 5% desde 1º de Julio próximo.

El día 25 la Compañía acusa recibo y da su conformidad.

13 de Octubre. Por RO del 17 de Abril de 1867 se concedieron a la Compañía del Ferrocarril del Norte de España, los terrenos de San Francisco, en los cuales se halla enclavada la plaza de toros, con la obligación de sanearlos.

En Junio de 1882 el Ayuntamiento de San Sebastián compró esos terrenos a la Compañía, los cuales debió sanearlos la Compañía. El 28 de Diciembre de 1882 comunicación de la Dirección diciendo que dichos terrenos se hallaban sin sanear y se declaraban insalubres.

El Ingeniero Jefe del ferrocarril y el Arquitecto Municipal Sr. Goicoa, reconocieron los terrenos en cuestión. Que la mayor parte del terreno se ha llegado a sanear, pero en una zona de terreno situado al Norte de la Plaza de Toros, no se ha dado al terreno la rasante conveniente, de manera que permanece en él la humedad.

15 de Febrero de 1888. Contrato entre la Compañía del ferrocarril del Norte y la Compañía del Tranvía de San Sebastián, para facilitar el transporte de viajeros sin equipaje, entre la Estación de San Sebastián y el interior de la Capital. Se autoriza a la Compañía del Tranvía, a su cuenta y riesgo, prolongar la línea del tranvía desde el final de puente de Santa Catalina hasta el extremo del patio de viajeros de la Estación.

El 28 de Julio de 1892, el Concejal Sr. Acha denuncia los escándalos y atropellos que a la llegada de todos los trenes se producen, pero especialmente en el de las diez de la noche, y propone que por la Alcaldía o por quien proceda, se tome una determinación contra ese abuso que perjudica al buen nombre de la Ciudad.

El Alcalde también observó eso mismo a la llegada del tren correo y está entendiéndose con el Gobernador sobre este asunto, para reforzar con algunos agentes dicho punto.

El 5 de Noviembre de 1892, el Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, da noticia al Ayuntamiento de la construcción por la Compañía del ferrocarril, de un muro lindante con el camino que conduce al caserío Mundaiz.

Sesión del Ayuntamiento el 15 de Noviembre. Que la Compañía del ferrocarril está construyendo un muro de contención o separación en sustitución de la valla de madera que tiene en la actualidad cerca de la posesión del Sr. Lasala, y a fin de que examine la obra, se ordenó al Arquitecto Nemesio Barrio un reconocimiento, quien comunica que, en efecto, la Compañía construye dicho muro de medio metro de grueso, para sustituir la valla de madera que tiene diez centímetros, por lo que la Compañía gana una zona en toda la extensión del muro por el semigrueso, aumentando su propiedad con perjuicio de los terrenos de servicio público.

Que se pase la comunicación a la Compañía, para que suspenda la construcción del muro.

19 de Noviembre. Informe del Arquitecto Nemesio Barrio al Alcalde.

Reconocida minuciosamente la obra con el Concejal Diego Echevarría. El muro está trazado y determinado por estacas por 103 metros de longitud, situado al Occidente del camino de Mundaiz. Da detalles del muro que en algunos trozos gana la Empresa terreno y en otros lo pierde, resultando más bien que pierde terreno, pero que todo ello no tiene importancia alguna para poderlo tomar en consideración.

9 de Febrero de 1897. La Dirección de la Compañía del ferrocarril propone al Ayuntamiento la cesión de la carretera de acceso a la Estación del Norte, desde el empalme con la de Astigarraga hasta el patio de viajeros de la Estación, a fin de que pueda atender a su conservación y la de los andenes y a su embellecimiento.

El 13 de Abril, sobre el ofrecimiento por parte de la Compañía, del camino que conduce a la Estación, la Comisión de Gobernación expone. Que se complace en reconocer las ventajas que a los intereses de la Ciudad representa la realización de este proyecto. Es una vía de considerable extensión y que contribuirá a implantar mejoras que cabe realizar, por lo que recomienda la adquisición de la referida carretera.

Su estado de conservación a cargo exclusivo de la Compañía, dista mucho del que corresponde a una población como la nuestra, en que con tanta asiduidad y esmero se atiende a las vías públicas. Precisa que los viajeros que llegan a San Sebastián por la línea del Norte, que es precisamente la que trae a esta Ciudad el mayor número de forasteros, en toda época y sobre todo en verano, conozcan desde que bajan del tren, que se encuentran en una población bien administrada, pudiendo entrar en la misma sin las molestias del barro ni del polvo, por una vía bien atendida, para que tam-

bién nuestros convecinos frecuenten esa carretera como excelente paseo obligado, por la margen derecha del río Urumea y su desembocadura en el Cantábrico.

Los inconvenientes que en el orden económico pudieran presentarse en este proyecto, no son tales que impongan la renuncia a estos beneficios. Dos son, por el momento, aparte de las mejoras en el arbolado y otros servicios, las obras que hay que practicar necesariamente: reforma y conservación de la carretera y alumbrado de la misma.

El Arquitecto José Goicoa ha formado los presupuestos, proponiendo como trabajos de reforma, el arreglo del pretil, la colocación de asiento o banco de sillería arenisca desde el puente de Santa Catalina al de madera; el arreglo y ensanche del espolón de la orilla del río, reduciendo la anchura de la carretera a doce metros, levantando los raíles del tranvía y cambiando la cuneta; arreglo del camino con piedra dura y en los espolones.

Estas obras ascienden a 11.040 pesetas. Los gastos de conservación ascenderán a 12.082,50 pesetas el primer año; 10.260 el segundo y 8.860 el tercero y siguientes, reduciéndose estas cifras considerablemente si la reforma se lleva a cabo, pudiendo fijarse en 6.830 pesetas.

La Compañía aceptará correr con los gastos de conservación del primer año y estos gastos se rebajarán desde el momento en que se construya el proyectado puente de piedra a la Estación, pues se reducirá casi por completo el tránsito por esta carretera.

En cuanto al alumbrado, el proyecto formado por el Ingeniero Municipal resulta de un total de 16 farolas, con la tubería general y mano de obra, y ascendería a 3.035,60 pesetas, calculando el consumo anual de fluído en 1.781,78 pesetas.

Por tanto, si se logra conciliar los intereses de la Compañía y del Municipio, no debe tenerse inconveniente alguno en aceptar la cesión. Entre las condiciones que se presentan a la Compañía, cuyas condiciones se detallan con referencia a la carretera, se apunta que la Compañía facilitaría al Ayuntamiento, con destino a las obras de reparación y conservación, durante los cinco primeros años, 1550 m³ de piedra almadenada el primer año, 1300 en el segundo y 1100 los tres restantes, obligándose a sustituir el alumbrado de petróleo por el de gas, en la Estación y sus dependencias.

El 18 de Mayo, el Jefe de la 5^a Sección del ferrocarril del Norte, manifiesta que la Compañía no estima conveniente aceptar las condiciones propuestas por el Ayuntamiento para la cesión de la carretera de acceso a la Estación de esta Ciudad, pues considera que debe ser libre y gratuita para ambas partes.



(Q) El puente de madera frente a la Estación del ferrocarril, donde luego se levantaría el puente María Cristina. En primer término la arboleda y el terreno junto al río todavía no completamente encauzado, lugar que después sería el Paseo de Francia.

17 de Agosto. Informe de la Comisión de Gobernación. Hace notar las modificaciones que la Compañía ha introducido en la propuesta presentada por el Ayuntamiento.

Hay una limitación importante, puesto que sustrae de la proyectada donación, el trozo de carretera denominado patio de viajeros, o sea la sección lindante con el edificio destinado a la Estación. Debe insistirse en recabar esa superficie de terreno, pues de lo contrario no sólo el puente provisional de madera sobre el río Urumea, sino el definitivo de piedra en proyecto, desembocarían en terreno ajeno, y esto pudiera tener inconvenientes de consideración.

Además, si esa carretera ha de constituir, especialmente en invierno, uno de los paseos más concurridos de la población, es preciso que el Municipio pueda disponer libremente de la misma, en toda su extensión, de puente a puente. Esta Comisión entiende que VE debe mantener sin modificación alguna, la primera de las condiciones propuestas para el acuerdo.

En cuanto a la piedra almadenada, la Compañía no acepta el compromiso de facilitarla, ni ofrece tampoco sustituir el alumbrado de petróleo por el de gas en la Estación.

Bajo este aspecto, pesará sobre el erario municipal todos los gastos de arreglo del camino, espolones, pretil, banco. Como se ve, los sacrificios que

habrá de imponerse VE son considerables y la Compañía no ha aceptado las compensaciones propuestas.

No se ignora que esa extensa superficie de terreno es susceptible de muchos aprovechamientos; el ensanche que puede dársele, ultimando el expediente de encauzamiento del Urumea, por la parte que linda con el río y su margen derecha, con objeto de obtener una superficie apta, por ejemplo, para la edificación.

Todo esto habría de ser objeto de posterior estudio y por el momento basta aceptar en principio la idea, adquiriendo la carretera sin limitación alguna que, en este u otro sentido, pudiera convenir a VE. Pudiera pues gestionarse la cesión propuesta en estos términos y con las salvedades indicadas.

Se comenta el informe entre los Concejales y se aprueba que la Comisión recabe la cesión del patio exterior.

El 24 de Agosto la Comisión se reúne con el Sr. Grasset de la Compañía, sobre la cesión del trozo de terreno junto a la Estación. Se llega al convencimiento de que no hay posibilidad de llevar a feliz término este asunto.

La representación de la Compañía no se cree autorizada, por impedírsele las leyes generales y sus compromisos con el Estado, para ceder la parte denominada patio de viajeros.

La Comisión informa al Ayuntamiento que debe recabar de la Compañía la más completa seguridad y garantía de que, en todo tiempo, la Compañía respetará el libre tránsito de personas, carruajes y toda clase de vehículos por el denominado patio de viajeros, de modo que no quede interrumpida la libre circulación desde su empalme con la de Astigarraga hasta el proyectado puente de piedra sobre el Urumea.

Según esta Comisión, deben ultimarse las gestiones para la cesión de la carretera.

Con cambio de impresiones entre los Concejales, queda aprobado el informe.

El 18 de Julio de 1899, la Comisión de Obras señala que la RO de 28 de Abril de este año, resuelve el expediente sobre la cesión de la carretera que se dirige a la Estación del Norte, instruído por este Ayuntamiento hace tiempo.

A juicio de esta Comisión, es onerosa para los intereses de VE, pues no solo no se cede a esta Corporación la propiedad y dominio de la citada carretera, como era de esperar, sino que aceptada en las condiciones que en

la disposición se indican, VE tendría que correr con los gastos no pequeños de su conservación y entretenimiento, por lo que esta Comisión no vacila en proponer a VE que no acepte las condiciones que se imponen en la indicada RO y se conteste al Ingeniero Jefe de vías y obras del ferrocarril, que por estas razones VE no puede celebrar ningún convenio para hacerse cargo de la indicada carretera, sin perjuicio de entablar las reclamaciones conducentes para que la Compañía del ferrocarril tenga en buen estado esa carretera.

Pasarela y reforma de la estación

El 7 de Julio de 1896, en sesión del Ayuntamiento, al preguntar el Sr. Pavía qué se ha hecho respecto al paso superior sobre el ferrocarril del Norte, el Sr. Aguinaga le contesta que hace ocho días se aprobó el presupuesto y la Comisión de Obras no ha tenido tiempo para ocuparse de ella. Prometen activar el asunto.

El 22 de Abril de 1897 ante la nueva pregunta del Sr. Pavía sobre esta cuestión, se le responde que la Compañía del ferrocarril no consentirá ninguna construcción que no fuera de fábrica de hierro.

El 27 de Setiembre, gran número de vecinos de la Ciudad, encabezados por D. Fermín Lasala Duque de Mandas, se dirigen al Ayuntamiento.

Son grandísimas las ventajas que el puente provisional de madera, construído sobre la ría del Urumea, ha procurado a todos los habitantes de los barrios de Eguía y Loyola.

La situación actual, sin la seguridad de poder disponer en todo tiempo y a toda hora del paso por las vías de la estación, no debe existir.

Se producen interrupciones, bien por la marcha de los trenes lo requiere u otras causas relacionadas con la explotación de la línea, se ocasiona gran perjuicio a los habitantes de los citados barrios.

Habiéndose anunciado el concurso para las obras de la nueva fábrica de tabacos, será de gran interés para la gente trabajadora el fácil acceso a la Ciudad y a este importante edificio que ha de dar trabajo a muchas familias.

Por todo ello, creemos de vital interés la construcción de una pasarela sobre la zona del ferrocarril, que sirva de complemento al puente provisional de madera, que tan buenos servicios presta. Esta obra ha sido reconocida de utilidad general por las Corporaciones anteriores, hasta el punto de haber incluído en presupuestos una cantidad para su realización.

Esperamos de VE tenga en cuenta estas consideraciones y acuerde la ejecución de ese paso.

El 9 de Octubre, la Comisión de Obras informa que conocida hace tiempo esa necesidad, se ocupa del asunto, habiendo encargado al Arquitecto el estudio de un proyecto de pasarela; en el presupuesto extraordinario que se está formando en la actualidad, se consigna la cantidad necesaria para su construcción. Ultimados ciertos trámites con la Dirección General del ferrocarril, se espera llevar a cabo en breve término la construcción proyectada.

Se aprueba este dictamen en sesión del día 12

Se le comunica lo anterior al Duque de Mandas, portavoz de los vecinos.

7 de Enero de 1898. El Ingeniero de Obras Municipales, Marcelo Sarasola, presenta el proyecto de pasarela metálica, por encima de las vías, del ferrocarril, que cruzándolas junto a la estación, enlace el Ensanche de Amara con la carretera que se dirige al barrio de Loyola.

Datos de la Memoria. Se proyecta enlazar el camino de Loyola, en la proximidad de la estación, para prestar servicio a todo el tránsito del barrio que existe junto a la fábrica de tabacos en construcción, a los barrios de Eguía y Loyola a Astigarraga, Hernani y mil caseríos de los alrededores, evitando a los peatones el tener que ir, como lo hacen hoy, a cruzar las vías imperiosamente junto a la Casa de Beneficencia, para dirigirse luego al puente de Santa Catalina.

Además, los días de corridas de toros, cruza por las vías férreas un gentío inmenso, precisamente en los momentos en que la circulación de trenes es mayor, pues se forman trenes especiales para los viajeros que salen de los toros. Se comprenderá que es preciso evitar el movimiento de personas en un lugar tan peligroso.

El lugar más indicado para su emplazamiento, es la prolongación de la alineación marcada para eje del puente definitivo en proyecto (el de María Cristina). Esta solución técnicamente es la mejor pero presenta dificultades de orden económico, pues habría que destruir una dependencia del ferrocarril y expropiar terrenos de la fábrica de tabacos y plaza de toros, por cuyas razones optamos por otra solución más económica.

La solución sería emplazarla entre la fonda y las cocheras, pues no podría establecerse entre la estación y la fonda, porque quitaría luces a dependencias de ambas construcciones. Esta solución no exige expropiaciones de ningún terreno y tiene la ventaja de hallarse en prolongación de un camino público, con el inconveniente, respecto a la solución primera, de exigir algún rodeo.

Se trata de establecer una vía aérea y no subterránea que presentaría todo género de inconvenientes estéticos y económicos y ninguna ventaja.

Explica razones técnicas, indicando que se le daría a la pasarela una sección de 2,50 metros. Describe minuciosamente los detalles técnicos y los cálculos de todos sus elementos.

El presupuesto ascendería a 44.241,78 pesetas, cuyo detalle es:

Por el puente y escaleras	32.318,30
Barandillas y decoración del puente	6.088,-
Columnas	4.968,-
Imprevistos 2%	867,48



IMAGEN (R)

10 de Enero de 1898. La Comisión de Obras da su aprobación y lo presenta al Ayuntamiento quien lo aprueba, señalando que se active su construcción para que pueda estar disponible el próximo verano.

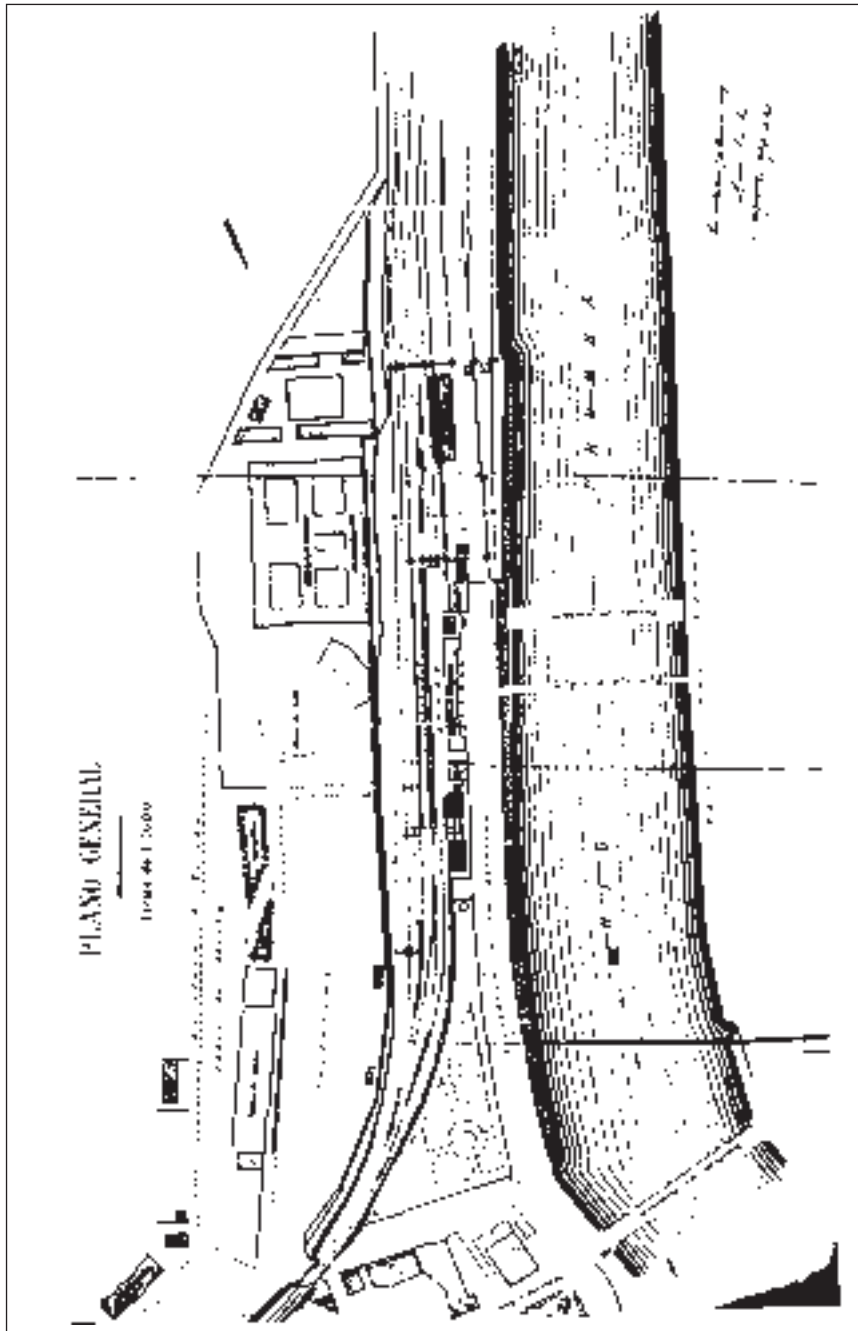


IMAGEN (S)

El día 15 se presenta el proyecto al Ministro de Fomento y se acude al Duque de Mandas para que lo active

La Compañía del ferrocarril está conforme con el proyecto.

El día 21 de Febrero se recibe la aprobación del Ministro de Fomento.

El 7 de Marzo, la Comisión de Obras para ganar tiempo declara obra de urgencia y se acude a la excepción de subasta.

El día 13 se abre el concurso, al que se presentan cinco licitaciones y es concedido a Juan Cruz Arteaga, en 34.800 pesetas. La escritura notarial se firma el 21 de Abril.

El 13 de Agosto de 1898, el Sr. Arteaga escribe al Alcalde, que está a punto de terminar la pasarela y los días 14 y 15 del actual se puede disponer su uso.

El día 22 de Septiembre se liquida la obra al Sr. Arteaga.

Sesión del Ayuntamiento el 28 de Agosto de 1900. A propuesta del Sr. Laffitte acuérdase gestionar que la Estación del ferrocarril del Norte sea clasificada de primera clase, con lo que ganaría el Comercio de esta plaza, que podría exportar e importar con más facilidad las mercancías, facilitando a los viajeros otras comodidades que hoy no disfrutan por ser de segunda, y se establecieran talleres y depósitos de coches y berlinas que redundarían en beneficio de la clase obrera.

El 18 de Setiembre el Alcalde se dirige al Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Por acuerdo en sesión del 28 de Agosto le expone una pretensión que estima justa.

En estos treinta años, el desarrollo de esta Ciudad ha sido grande y con él el movimiento de viajeros y mercancías, porque también ascendió el comercio y la industria.

La Compañía de su dirección, comprendiendo la insuficiencia de los edificios, almacenes y dependencias que tenía a la sazón, acordó y ejecutó reformas de consideración hace aproximadamente 22 años, al terminar la guerra civil. Desde entonces, la población ha continuado aumentando y nada ha hecho la Compañía en tan largo número de años para atender a las necesidades cada vez mayores.

Continuamente llegan a nosotros clamores del comercio, de que los almacenes de depósito para recepción y expedición de mercancías resultan sumamente pequeños; que muchas de ellas tienen que quedarse en los muelles, descubiertos a la intemperie. No encontrándose tampoco en buen estado los patios y carreteras de entrevías, por falta de buen adoquinado, se

produce mucho polvo o mucho barro, haciéndolo intransitable para los carros de arrastre como para los peatones.

En cuanto a los edificios y dependencias destinadas al servicio de viajeros, se encuentra que para la expedición de billetes, el compartimento es tan pobre y reducido que no cogiendo en él, se ven en la necesidad de formar cola fuera, en el patio de la Estación, con desorden y confusión correspondientes.

Para facturar los equipajes, una vez tomados los billetes, se precisa salir a la calle para trasladarse a la dependencia destinada al efecto, con las consiguientes apreturas. En los andenes y a los pies de los mismos viajeros, y dificultando la circulación, se descargan en cantidades extraordinarias, toda clase de bultos.

La Estación carece de dependencia destinada a depósito de bultos de mano de los viajeros y que no quieran llevar consigo a la población, servicio que echan muy de menos, especialmente los extranjeros que en gran número y diariamente vienen a visitar la Ciudad. También se carece de retretes y salón de toilette de señoras y de servicio sanitario y de otros detalles indispensables.

Próximos como estamos a la frontera francesa, donde tanto el comercio como el público en general, encuentran toda clase de facilidades en estaciones de mucho menos importancia que la de esta Ciudad, hay que tener presente y llamar muy especialmente la atención de VE, que esta hermosa capital se ve honrada anualmente y por larga temporada con la estancia de SS MM y AA con cuyo motivo frecuentemente vienen soberanos y príncipes extranjeros, además de una numerosísima y distinguida colonia.

Como consecuencia de todo esto, los rendimientos para la Compañía deben ser de consideración, mereciendo por tanto que esa Dirección eleve la Estación de San Sebastián al rango de primera clase, que justamente le corresponde, dotándola de cuantas mejoras sean indispensables para su tráfico, comodidad y facilidades para el viajero, de que hoy carece.

El 13 de Octubre, parecido escrito es dirigido por el Alcalde al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

El 7 de Diciembre, carta del Diputado a Cortes por San Sebastián, D. Francisco Zavala al Alcalde de San Sebastián, Conde de Torre Muzquiz, desde Madrid.

Da noticia de los acuerdos tomados por la Dirección de Obras Públicas.

- Que se prolonguen los andenes de la Estación del ferrocarril del Norte, reformándose la distribución interior del edificio, para que resulte más amplio e inmediato a la sala de facturación.

- Que se recomiende a la Compañía la habilitación de local para depósito de bultos de mano.
- Que se trasladen los muelles al lado de Irún, por venir el mayor tráfico desde Madrid, evitándose tener que cruzar los bultos al andén.
- Que se prolongue en unos cien metros el muelle cubierto, por el lado de Irún, donde ahora está el muelle descubierto, construyéndose uno nuevo.
- Que se adoquine el patio con piedra machacada de buena calidad.

Se remitirá esta disposición a la División de ferrocarriles, para que lo transmita a la Compañía.

El 11 de Diciembre se dice en la sesión del Ayuntamiento que la solicitud del Ayuntamiento para mejora y ampliación de la Estación enviada al Ministerio, ha sido secundada por D. Pablo Alzola, Director, el Sr. Escalona y la influencia del Diputado Francisco Zavala y del Conde de Torre Arias.

El día 13 se envían cartas de agradecimiento a D. Joaquín Sánchez de Toca, Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, a D. Francisco Zavala, Diputado, Eduardo Escalona, Conde de Torre Arias, Senador, Rafael Gasset, Pablo de Alzola Director General de Obras Públicas.

El 12 de Abril de 1905, la Compañía del ferrocarril se dirige al Alcalde.

Después de lo convenido que ese Ayuntamiento sufragará los gastos de embellecimiento y reforma en la Estación del ferrocarril de dicha Ciudad, con motivo del traslado de la pasarela que cruza la vía, del sitio que ocupa en la actualidad a la prolongación del puente de María Cristina, se ha formulado el contrato que se acompaña. (El nuevo puente de Maria Cristina se había terminado en Diciembre de 1904)

VE había pedido que se hiciera de preferencia el pórtico de sillería, en vez de cemento armado, como se había proyectado, pero no se podrían terminar las obras para mediados del mes de Agosto próximo si se hace de sillería, y además supondría un gasto mayor de las 56.000 pesetas en que ha sido presupuestado.

El 26 de Abril, las Comisiones de Hacienda y Obras han examinado el contrato de la Compañía del ferrocarril, con el proyecto de las obras a que se refiere.

Dichas obras están de modo imperioso requeridas por la existencia del nuevo puente de Maria Cristina, y es lógico modificar el aspecto actual de

la Estación del Norte, parte de cuyas fachadas exteriores desdican en absoluto de la belleza que deben ostentar los edificios emplazados en lugar importante de la Ciudad, que es su punto principal de ingreso, lugar por mejorar el cual, ha realizado el Municipio cuantiosos dispendios.

Situado el puente de Maria Cristina en donde hoy lo vemos, resulta injustificable el actual emplazamiento de la pasarela establecida sobre las vías del Norte, y es forzoso trasladarla al que en el proyecto se le asigna, con lo que la coincidencia de los ejes de las dos citadas obras determinan la directa comunicación entre el casco de la Ciudad y la zona servida por la carretera de Hernani, así como entre ésta y la Estación del ferrocarril de la Costa. La pasarela acortará la distancia que separa la Ciudad del barrio de Atocha.

Al Ayuntamiento interesa que la vía de acceso a la Estación, desde el puente de Santa Catalina, así como el patio exterior, se mantengan en buena conservación y no ofrezca al viajero como impresión a su entrada a la Ciudad, el espectáculo poco grato de una explanación cubierta de polvo, de lodo o de piedra suelta, impropia para el tráfico de peatones y vehículos.

En cuanto al pórtico, se propone su construcción de hormigón armado. Se pidió que fuera de sillería y aunque la Compañía trata de justificar la adopción de hormigón por economía de tiempo y dinero, las Comisiones consignan que el precio del m³ de sillares artificiales no difiere sensiblemente del de la buena sillería, así como que el plazo de ejecución de fachadas, utilizando este material podría ser breve.

El Municipio pagará hasta el límite máximo de 56.000 pesetas, por el importe de las obras proyectadas. Tal sacrificio es a juicio de las Comisiones pequeño en absoluto, en relación con el beneficio que reporta; aparte de lo que al ornato y embellecimiento se debe, tienen los informes ideados directa conexión con el magno problema del encauzamiento del Urumea en su margen derecha.

La urbanización del terreno comprendido entre los dos puentes, ha de someterse a un plan que conduzca a la creación de un hermoso trozo del futuro San Sebastián; sería pues desacertado, impropio y aun atentativo al interés de la Ciudad, comenzar la labor por la aceptación de un estado de cosas a todas luces inconveniente.

En virtud de las condiciones expuestas, creen las Comisiones que el proyecto de obras y el de convenio, deben ser aprobados por VE con algunas variantes que ya se han expuesto.

Temen las Comisiones que el aspecto de la fachada resulte desagradable, por efecto de las manchas que aparecen en los sillares de cemento, manchas que son persistentes y para destruir las cuales habría de recurrir

a la pintura, con lo que ni resulta tan ornamental la fachada, ni tan económica su conservación permanente en buen estado. Insisten pues en pedir la sustitución del material.

Que se formalice el contrato con las modificaciones señaladas en el informe.

Aprobado en sesión del día 27 y se pone en conocimiento de la Compañía.

23 de Mayo. Ultimado con la Empresa del ferrocarril del Norte el contrato para llevar a cabo las reformas que se hacían necesarias en la Estación, que VE se dignó aprobar en sesión del 27 de Abril y habiéndose dado ya comienzo al derribo de los pabellones situados frente al puente de Maria Cristina, como asimismo a las fundaciones para el nuevo emplazamiento designado a la pasarela, viene a ser de absoluta urgencia y completamente obligado trazar una vía amplia y cómoda que sirva de unión entre el extremo opuesto de dicha pasarela y el Paseo de Atocha, facilitando la comunicación entre el casco de la Ciudad y los barrios allende de la vía férrea.

Por ello, la única solución racional es atravesar los terrenos pertenecientes a la Sociedad de Fomento de San Sebastián, aprovechando el hueco formado entre el murallón de la Fábrica de Tabacos en construcción y la antigua Plaza de Toros, obteniéndose así una faja de 9,50 metros de anchura, muy suficiente para elevar un terraplén sobre el que se asentaría el nuevo camino.

Será necesario entablar conversaciones con la Sociedad de Fomento para tratar de estos terrenos.

20 de Junio de 1905. El contrato entre la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y el Municipio de San Sebastián consta de ocho artículos.

La Compañía autoriza al Municipio de San Sebastián trasladar, por su cuenta y riesgo, la pasarela de su propiedad que cruza las vías de la Estación, a la prolongación del puente de Maria Cristina.

Será también de su cuenta la escalinata por ambos lados de la pasarela y las barandillas de hierro con sus zócalos, hasta llegar al pórtico que ha de construirse por el lado del Urumea.

La Compañía construirá por cuenta del Municipio de San Sebastián,

- Un pórtico con pilastras de sillería natural y arcos y ático de piedra artificial, compuesto de cinco arcos entre el edificio de viajeros y el muelle de equipajes.

- Derribará y volverá a construir el muelle de equipajes.
- Entre el edificio de viajeros y el muelle de equipajes, construirá un muro de fachada, con puertas de acceso de los retretes.
- Hará desaparecer el pabellón actual de los retretes y construirá otro de dos cuerpos.
- Colocará una marquesina en toda la longitud del muro de fachada, por el lado de la vía.
- Se completarán las aceras, alcantarillado y demás.

El Municipio de San Sebastián abonará a la Compañía el importe de las obras, no pasando de las 56.000 pesetas.

Exceptuando la pasarela, la escalinata por ambos lados de la primera mesilla y las barandillas de hierro con sus zócalos, quedarán de propiedad de la Compañía.



(T) La margen derecha del Urumea todavía sin rellenar y el futuro Paseo de Francia sin edificios.

El Municipio se encargará de la construcción con libertad, del camino de acceso a la Estación y patio de viajeros, desde el puente de Santa Catalina hasta la entrada del patio de mercancías, siempre que la anchura de la calzada quede de 10 metros como mínimo.

La Compañía abonará al Ayuntamiento de San Sebastián para conservación de dicho camino de acceso a la Estación, 2.500 pesetas anuales.

4 de Julio de 1905. RO del 15 de Junio del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, aprobando el proyecto de encauzamiento del Urumea, entre el puente de Santa Catalina y el arranque de la curva que hace la vía, unos 400 metros aguas arriba del puente del ferrocarril de Norte.

Esto supuso la ampliación del paseo de Atocha y la carretera, el relleno del terreno robado al río y la posibilidad posterior que dió lugar a la urbanización del Paseo de Francia.

El 18 de Setiembre, el Alcalde comunica a la Compañía la terminación de los trabajos de la pasarela.



IMAGEN (U)

El 8 de Noviembre, el Alcalde ruega al Director de la Compañía la modificación de la cornisa de la arcada, para establecer un reloj que será de gran utilidad para el público.

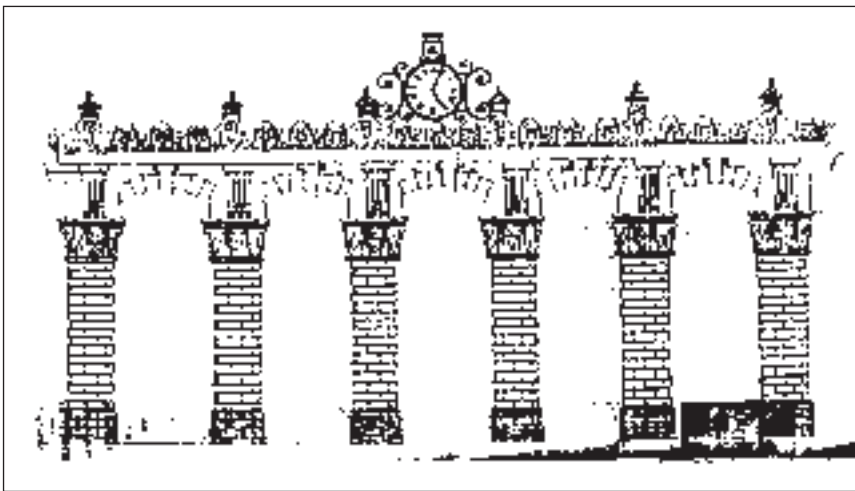


IMAGEN (V)

El 9 de Enero de 1906, la Compañía del ferrocarril da cuenta de haberse terminado las obras de mejora de la Estación, a fin de que el Ayuntamiento se incaute del patio de viajeros y camino de acceso a dicha Estación.

La cláusula 6^a del contrato celebrado entre el Ayuntamiento y la Compañía, previene que el Ayuntamiento queda en libertad de disponer el actual camino de la Estación, con arreglo a determinadas restricciones, conservándolo así como el patio de viajeros, recibiendo a cambio anualmente 2.500 pesetas.

El Ingeniero de Obras Municipales, Marcelo Sarasola dice que nada tiene que objetar y que desde el 1º de Enero, el Municipio se haga cargo del camino.

El 21 de Enero la Compañía pide al Alcalde las 56.000 pesetas.

El 13 de Febrero, el Arquitecto José Goicoa da su conformidad, ya que se han terminado las obras ejecutadas por la Compañía, y la Comisión de Obras estima que, de acuerdo con el convenio, procede abonar a la Compañía las 56.000 pesetas, presupuesto de las obras.

El 19 de Marzo, cita para el día 22 entre la representación del Ayuntamiento y de la Compañía, para levantar acta y toma de posesión del Ayuntamiento.

El 1 de Octubre de 1907, en una reunión del Ayuntamiento con una Comisión internacional para asuntos del ferrocarril, se trató de establecer

un tercer carril para que los trenes españoles puedan llegar hasta Biarritz y los franceses hasta San Sebastián, lo cual aumentaría poderosamente las comunicaciones entre San Sebastián y esa población francesa.



IMAGEN (X)

Que se haga constar en acta la satisfacción con que el Ayuntamiento ha visto que el Gobierno haya tomado la iniciativa de resolver tan difícil asunto.

Por lo beneficioso que sería para esta Ciudad, que se ruegue a los representantes en Cortes por Guipúzcoa, para que activen cuanto puedan el asunto.

El día 2 se envía esta comunicación a los Diputados José Gaytan de Ayala, Rafael Diaz, Aguado Salaverría, Manuel Serrante, Roque García Ogora, y Senadores José María Ampuero, Rafael Picavea, Conde del Valle.

En distintas fechas de Octubre, todos ellos responden positivamente.

El 23 de Noviembre de 1917, el Ayuntamiento indica que han transcurrido doce años desde la construcción de la pasarela de la Estación y su deficiente estado de conservación, constituye un peligro para el tránsito público, y es conveniente ejecutar algunas obras en la pasarela.

10 de Mayo de 1918. Para resolver el actual estado de la pasarela, se piensa en sustituirla por un paso subterráneo. Sería necesario adquirir a la Compañía arrendataria de Tabacos, 154,40 m² de terreno que sería necesario para dar salida en esa superficie a una de las bocas del paso subterráneo.

Como el terreno es propiedad del Gobierno, sería necesario acudir al Ministro de Hacienda para pedir la autorización.

El 8 de Octubre se pide al Ministro esa autorización

Entre tanto se ejecutan las reparaciones y el 21 de Mayo de 1919 queda reparada la pasarela y se abre de nuevo el servicio al público. Lo realiza Francisco Mendía por 7.550 pesetas.

9 de Octubre de 1922. Los arreglos realizados en la pasarela tenían carácter provisional y la Comisión de Obras informa que debe sustituirse la actual de hierro por otra de hormigón armado.

Se prepara el proyecto y su costo asciende a 431.497,88 pesetas

El 18 de Enero de 1923, habiendo desistido del proyecto de pasarela subterránea por los grandes problemas que acarrearía, se acuerda la ejecución de las obras. Se descarta también la idea de una pasarela para carruajes, pues eran múltiples los inconvenientes y su gran costo.

Por esas fechas, el Ingeniero Municipal Juan Machimbarrena explicaba.

Existía una vieja pasarela metálica, estrecha y en estado ruinoso, en el mismo emplazamiento que el actual. La Compañía del ferrocarril había reclamado con insistencia su arreglo al Ayuntamiento, pues en los últimos tiempos habían caído sobre la línea férrea algunos trozos metálicos de la estructura del paso, haciendo peligrar el tráfico del ferrocarril y el de los peatones.

El 10 de Octubre de 1922 presenté al Ayuntamiento el oportuno proyecto para sustituir la viga pasarela por otra más ancha de hormigón armado. El proyecto consistía en aprovechar cierta parte de las estructuras del paso ruinoso, envolviendo sus vigas principales en hormigón, aproximadamente hasta la mitad de su altura. Y continúa explicando detalles técnicos.

Tuve que llevar los trabajos sin interrumpir las circulación de peatones por la vieja pasarela, situada en el mismo emplazamiento y con una circulación de más de 3000 personas al día. Las obras por decisión del Ayuntamiento fueron realizadas por administración¹⁴.

14. Juan MACHIMBARRENA. Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro. ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13.



IMAGEN (Y)

Últimas incidencias

El 26 de Octubre de 1909, propietarios y vecinos del barrio de Ategorrieta, dicen que sus fincas de relativa importancia y buena situación, en el aristocrático barrio de Ategorrieta, están privados de vías de comunicación que facilite el acceso a sus casas de campo.

Y es que todas esas propiedades se encuentran encerradas dentro de un círculo de hierro que las limita y oprime, desde la Central Eléctrica del tranvía de Hernani hasta la jurisdicción de Alza, la línea del ferrocarril del Norte. Resulta por tanto de verdadera necesidad, cómodas y asequibles comunicaciones con el centro de la Ciudad.

Cinco años hace que demandaron medidas para salvar la valla que incomunica sus fincas y lograr un amplio camino con paso superior o inferior a la vía férrea, que evite los peligros y dificultades de los dos únicos pasos a nivel existentes en el barrio.

...

Ferrocarriles. Expedientes 1976.4 a 13 - 1977.1 - 1979.2 a 10. Negociado 8. Camino de la estación del ferrocarril. Expedientes 1961.4,5,8. - 1966.1 - 1967.5,6. Negociado 12. Puentes y Pontones. Expedientes 1991.4 a 8 - 1992.1,2. Negociado 14. Tranvías. Expedientes 1975.20,21. Actas de Sesiones. Años 1851, 52, 55 a 66. 1870. 1876. 1879 a 82. 1892. 1897 a 1900. 1905,6,10,19.

Está aumentando de día en día la población de este barrio y se hace sentir más la falta de comunicación. No sería muy costosa la apertura de una amplia carretera que, partiendo de la general de Irún, frente a Jai-alai, cerca de la fuente de la Campana, recorra aquella zona hasta llegar al puente próximo a la Casa de los Sres. de Peña, estableciéndose al efecto el paso antiguo, a través de un arco existente desde 1861 en las inmediaciones de la misma fuente, arco que la Empresa de los Caminos de Hierro del Norte de España cegó hace algún tiempo, sin licencia de ese Municipio.

Suplican la apertura y construcción de esa carretera, con espolones a los bordes de ella y todos los servicios de luz y agua potable.

El 19 de Noviembre, informe positivo a favor de esa propuesta, del Ingeniero de Obras Municipales, Eugenio Villamino.

El día 23, informe favorable de la Comisión de Obras, quien añade que convendría que los interesados participaran al Ayuntamiento los terrenos que se hallan dispuestos a ceder gratuitamente para la apertura de esa vía.

El día 6 de Diciembre, los propietarios y vecinos contestan que están dispuestos a ceder graciosamente al Ayuntamiento la parte de terrenos necesarios para la obra.

19 de Enero de 1910. Informe de la Comisión de Obras sobre permuta de terrenos de la margen derecha del Urumea, con la Compañía del ferrocarril del Norte.

El terreno ganado sobre el lecho del río Urumea con el muro de encauzamiento construido en la margen derecha, entre el puente Santa Catalina y el de Maria Cristina, tiene una forma irregular, pues mientras enfrente de la Estación tiene aproximadamente un ancho de 30 metros, hacia la mitad alcanza a 42 metros.

Esta forma irregular de terreno no se presta a obtener todo el producto si fuera de forma rectangular, pues en este caso los solares en que se dividirían serían también rectangulares, favoreciendo notablemente a los edificios en ellos.

La Comisión ha gestionado con la Compañía del ferrocarril la permuta de una faja de terreno que el Ayuntamiento cedería a la Compañía, aguas arriba del puente Maria Cristina, que por ser sumamente estrecho no sirve para edificaciones, por otra que la Compañía cedería, del que forma los jardines de la Estación y que permitiría la desviación de la carretera de acceso al ferrocarril, con lo que se conseguiría regularizar por completo los terrenos del Ayuntamiento.

En esta permuta, los terrenos que cedería la Compañía valen 31.100 pesetas, más que los que habría de ceder el Ayuntamiento, pero éste, en

lugar de hacer ese desembolso, lo compensaría rebajando a 300 pesetas anuales de las 2.500 que hasta ahora satisfacía la Compañía, por entretenimiento de la carretera de acceso a la Estación.

La Compañía ésta conforme con todo lo expuesto y sólo falta la aprobación de VE.

27 de Abril. RO del día 12 de Abril, del Ministerio de la Gobernación, concediendo autorización para la permuta.

El 21 de Febrero de 1914. D. Leopoldo Ducloux, de la Comisión gestora, explica que teniendo en cuenta el desarrollo y aumento de la población de esta Ciudad, no es de extrañar que sus habitantes traten de vivir en las afueras; y lo que ayer fueron tierras de labor y caseríos, se convierten hoy en chalets con sus pequeños jardines, hermoseando si aún cabe más, los bellos alrededores de esta Ciudad.

Uno de los sitios preferidos con tal objeto son los terrenos de la derecha del paseo de Ategorrieta, al otro lado de la vía, donde ya existen hotelitos, pero que no pueden urbanizarse con la expansión que debiera, por impedirlo ese cinturón de hierro que los aprisiona, llamado vía férrea.

Antiguamente existió frente a Jai-alai una pequeña perforación del muro de ferrocarril, en forma de arco, que permitía pasar por debajo de la vía a los peatones. Esto ya no existe y el acceso tiene que hacerse por paso a nivel.

El presupuesto de la carretera se calcula en 70.897,79 pesetas, y el paso inferior al ferrocarril en 35.260 pesetas, dando un total de 106.157,79 pesetas.

17 de Febrero de 1916. Proyecto de una carretera lateral al ferrocarril del Norte en Ategorrieta. Está comprendida entre la antigua Beneficencia (Atocha) y el puente de Inchaurreondo, en término de Alza; longitud 1821 metros. Se desarrolla junta a la vía del ferrocarril. Se enlaza con la carretera general de San Sebastián a Francia por cuatro puntos: el primero por el paso inferior frente a la antigua Beneficencia; el segundo por un paso inferior proyectado a la entrada del paseo de Ategorrieta; el tercero por el paso a nivel de las cocheras del tranvía y último por el puente superior de Inchaurreondo.

Anchura de 5,50 a 6 metros. Presupuesto 74.351 pesetas.

1 de Marzo de 1917. Se modifica el proyecto inicial del paso inferior, que queda en un coste de 24.000 pesetas, que serán pagadas: 5.000 pesetas por la Compañía del ferrocarril y 19.000 por los propietarios.

2 de Agosto. Las obras de construcción del paso inferior del ferrocarril, frente a Jai-alai se están terminando y en el momento en que estén concluidas, la Compañía cerrará el paso a nivel. Es forzoso que al llegar ese caso pueda transitarse por el paso inferior, lo que exige obras de explanación, cortando el espolón existente, hasta llegar a la carretera general, quitar los árboles, correr un banco de piedra y colocar listón.

El mes de Setiembre queda realizada la obra por el contratista Bartolomé Lasarte, por 25.555,78 pesetas.

29 de Enero de 1919. Se habla del proyecto de ferrocarril directo de París-Algeciras que interesa extraordinariamente a esta región, ya que por la prensa se habrá podido ver que se habla del paso por las Alduides de la frontera, y en otras Provincias se hacen gestiones fuertes para conseguir paso por dicho punto y no por Irún y San Sebastián, que es lo que a toda costa hemos de procurar. Estiman que el Ayuntamiento de San Sebastián debe realizar gestiones y sugerir el concurso de la Diputación y que se designe una Comisión al efecto.

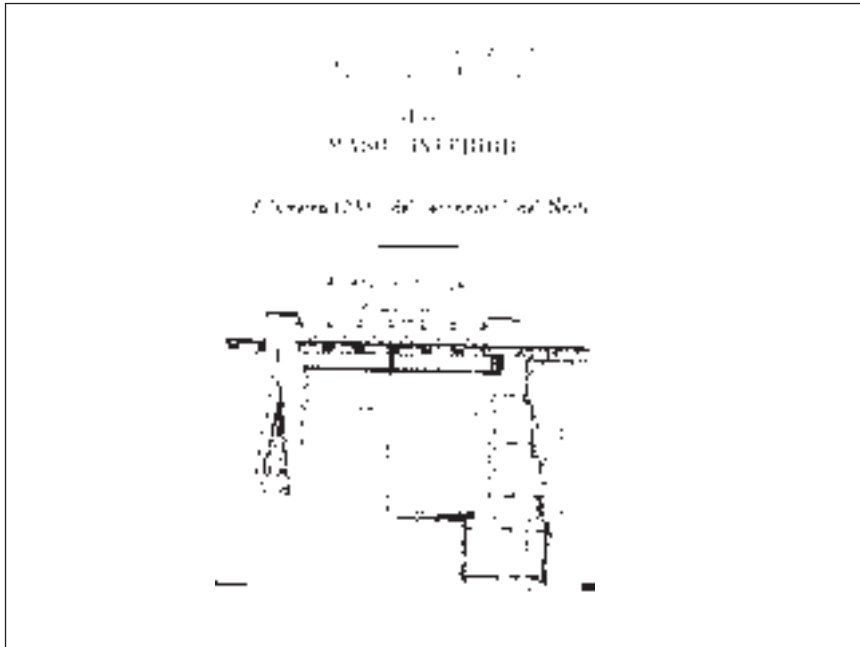


IMAGEN (Z)

14 de Febrero. Informe de la Comisión especial nombrada por el Ayuntamiento. Sobre el ferrocarril de Alduides, para que el trazado del ferrocarril proyectado desde Algeciras a la frontera francesa no perjudique

a San Sebastián, consideran preciso unificar su acción con el Ayuntamiento de Irún y reforzar las actuaciones ya iniciadas por la Diputación, a cuyo efecto se reunieron en el Palacio Provincial.

Es criterio cerrado del Gobierno que el proyecto sea el más corto de cuantos pudieran estudiarse. Cabe hallar una solución que armonice los intereses generales con los de la Provincia de Guipúzcoa, puesto que parece posible que el paso por ésta del futuro ferrocarril pueda reducir el recorrido, y así el Ministro de Fomento prometió atender tales indicaciones, siempre que resultaran comprobadas.

La Diputación acordó abonar el 50% del costo de los estudios y propone que el 50% restante lo hagan entre San Sebastián e Irún.

Se recibe telegrama desde Madrid del Alcalde Sr. Zuaznavar. Que acaba de conferenciar con representantes de las Diputaciones de Burgos, Santander, Vitoria, Bilbao y Alcaldes de Segovia, Burgos, Santander y Vitoria, leyendo el estudio, inclinándose a favor de la solución Madrid, Burgos, San Sebastián, Irún, Hendaya, Dax, en contra de la solución Madrid, Pamplona, Alduides y Dax. Con esta opinión se llevará el proyecto definitivo al Congreso.

19 de Noviembre. Informe de la Comisión especial sobre el ferrocarril de las Alduides. Se propone que entre los trazados que se indican para la unión con dicho ferrocarril, se acepte el de Pamplona, Lecumberri, Tolosa, Irún, cuyo desarrollo es el que más se aproxima al actual de la línea del Norte, en el trozo comprendido entre Tolosa Irún.

El Sr. Brunet opina que la aprobación de este informe debilitará sensiblemente el dictamen adoptado en la Asamblea celebrada recientemente en Burgos, con representación de León, Burgos, San Sebastián y otros Municipios.

Se acuerda confirmar y mantener la adhesión a las condiciones adoptadas en la Asamblea de Burgos.

La realidad es que el trazado acordado en Burgos fue el que se llevó a la práctica y es el que actualmente funciona.

23 de Enero de 1924. Varios industriales y vecinos de esta Ciudad exponen que a causa del extraordinario aumento de tráfico entre la población y los barrios de Atocha, Eguía y Loyola, el paso inferior del ferrocarril, paso único y obligado para dicha importante zona de población es defectuoso e insuficiente.

Urge estudien la ejecución de las obras para ampliar dicho paso inferior o respetándolo, hacer un paso superior capaz.

7 de Agosto de 1925. Varios vecinos de la Calle Iztueta se lamentan del abandono de la limpieza en esa calle. Hay que aprovechar y exponer esto a la Diputación y gestionar el ensanche del paso inferior, situado al final de la calle Iztueta, que es verdaderamente peligroso.



IMAGEN (AA)

El 10 de Setiembre, el Ingeniero de Obras Municipales dice que tan pronto como sea posible se redactará el correspondiente proyecto, para el cual no hay consignada cantidad alguna.

Ferrocarriles vascongados

Introducción

En 1878, D. José Timoteo de Hercilla, Alcalde de Durango, obtuvo la concesión a perpetuidad para el establecimiento de un ferrocarril entre esa localidad y el lugar de Dos Caminos, punto donde se establecería el enlace con el ferrocarril de Bilbao a Tudela.

Poco después, se creó la Sociedad del Ferrocarril Central de Vizcaya, que se hizo cargo de la concesión de Hercilla. El 1 de Junio de 1882 se inició el servicio del ferrocarril Bilbao a Durango, primera línea de vía estrecha y servicio público del País Vasco.

La construcción del ferrocarril Central de Vizcaya solamente fue el primer paso en el ambicioso proyecto de enlazar Bilbao con la frontera francesa.

El 20 de Febrero de 1885 un grupo de capitalistas obtiene la concesión para el establecimiento de un ferrocarril entre Durango y Zumarraga, punto donde empalmaría con la línea de ancho normal Madrid Irún, lográndose establecer por tanto un buen enlace con la frontera francesa. Asimismo, la concesión autorizaba a la construcción de un ramal entre Malzaga y Elgoibar.

Para permitir la realización de servicios ferroviarios directos entre Bilbao y la frontera francesa, sin la servidumbre de los transbordos en Zumarraga, el 15 de Julio de 1891 obtuvo D. Manuel Martí la concesión para construir un ferrocarril de vía estrecha de Elgoibar a San Sebastián, con la posibilidad de prolongarlo hasta la frontera francesa. Pese a lo ambicioso del proyecto, dificultades económicas motivaron que se desechara la idea de alcanzar la frontera, constituyéndose la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.

Las obras del primer tramo fueron realizadas con celeridad y el 3 de Agosto de 1893 entraba en servicio la sección de Elgoibar a Deva. El 9 de Abril de 1895 se inició la explotación del tramo Zarauz a San Sebastián, pero la quiebra del principal contratista de obras, unido a las dificultades económicas de la Empresa, no pudo inaugurarse hasta el 1 de Enero de 1901.

La explotación del ferrocarril resultó ser altamente deficitaria. Así la nueva empresa no tardó en caer en la órbita del Ferrocarril Central de Vizcaya, máxime teniendo en cuenta que los principales accionistas del

ferrocarril Elgoibar San Sebastián también lo eran del Central. El 11 de Mayo de 1906 se fusionaron los tres ferrocarriles y quedó constituida en Bilbao la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.¹⁵

Su capital ascendía a 108 millones de pesetas y su objetivo la explotación de los ferrocarriles Bilbao-Durango, Durango-Zumarraga, Elgoibar-San Sebastián y Durango-Elorrio y varias líneas de autobuses.¹⁶

Primeros contactos

El 22 de Abril de 1890, la Comisión de Fomento se dirige a la Diputación de Guipúzcoa.

Enterados de la instancia elevada por D. Francisco N. Igartua, vecino de Bilbao, representante de la Empresa concesionaria del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, suplicando a VE que cuando llegue el momento oportuno se le conceda el apoyo material establecido por la Provincia para la realización del proyecto de un ferrocarril que, partiendo de Malzaga y pasando por Azcoitia, Azpeitia, Cestona, Iraeta, Zarauz, Orio y Usurbil termine en San Sebastián.

VE tomó con fecha 10 de Noviembre de 1883, un acuerdo referente a ferrocarril, cuya base primera dice así: “Toda Sociedad o Empresa que proyecte construir un ferrocarril que recorra cualquier zona de esta Provincia, y solicite el apoyo material de la Diputación, deberá elevar a ésta la oportuna instancia, acompañada de escritura pública de constitución de la Sociedad, en la que se halle garantizado el aprontamiento del 25% del importe total de las obras y material de explotación a que ascienda el presupuesto.”

El recurrente manifiesta en su escrito que no se halla aún dentro de las circunstancias de dicha base y no acompaña a su instancia ninguno de los requerimientos que se le exige, razón por la que esta Comisión opina que por ahora, no puede hacer declaración alguna.

El 2 de Julio, el mismo D. Francisco N. de Igartua se dirige al Alcalde de San Sebastián.

Que las aspiraciones de ese Ayuntamiento y también las nuestras están próximas a su realización. La aspiración de comunicación rápida y directa de las capitales guipuzcoana y vizcaina espera se cumpla, tanto por la ley de autorización del 19 de Marzo último, como por la brillante suscripción obtenida en Bilbao.

15. SALMERON Y OLAIZOLA. Ferrocarriles Vascos. Barcelona 1990, p. 16,20.

16. *Enciclopedia Auñamendi*. Vol. XIII, p. 336.

Teniendo en cuenta los beneficios del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián ha de prestar a la Provincia de Guipúzcoa y especialmente a esa Ciudad, solicita al Ayuntamiento una subvención determinada, en la forma que más convenga a sus intereses.

La ley de ferrocarriles secundarios, aprobada en el Congreso de Diputados, garantiza el 6% de interés por veinte años, y este ferrocarril puede acogerse a la cláusula 2ª de la ley de autorización; si el Ayuntamiento acordase la subvención en acciones, es evidente que éstas habrían de reportarle una utilidad cierta y nada despreciable.

Le replica convoke a sesión a los Sres. Concejales para tratar y resolver respecto a la subvención que se solicita.

El 9 de Julio se envía estudio a la Comisión de Obras y Hacienda el escrito de Francisco N. de Igartua que trata de construir un ferrocarril económico de Elgoibar a esta Ciudad, solicitando para ello una subvención determinada, en la forma que más convenga a los intereses del Municipio, a cuyo fin acompaña una memoria con su instancia.

Se da cuenta de la RO del Ministerio de la Gobernación por la que se solicita informe del Ayuntamiento en el plazo más breve posible, acerca del proyectado ferrocarril de vía ancha de Los Caminos (Bilbao) a esta Ciudad. Pasa a informe de la Comisión de Obras.

4 de Octubre. La Comisión de Hacienda y Obras de San Sebastián han estudiado detenidamente la petición del Sr. Igartua, considerando que el ferrocarril Elgoibar San Sebastián beneficiaría a esta Ciudad. Han querido estudiar detenidamente el compromiso que podrían contraer y a este efecto han procurado conocer el criterio de la Diputación Provincial, ante quien el Sr. Igartua envió una pretensión semejante.

La Comisión Provincial en acuerdo del 17 de Julio consideraba prematura la pretensión del Sr. Igartua, pues no acompañaba a su instancia la escritura pública de constitución de la Sociedad, ni acreditaba contar con un capital de 25% del importe de las obras, que son los dos requisitos exigidos por la Diputación el 10 de Noviembre de 1883 y entendió que no debía tomarse ninguna resolución hasta tanto el solicitante cumpliera lo exigido.

Estas Comisiones de Hacienda y Obras, encontrando prudente y acertado el criterio de la Comisión Provincial, propone a VE se conteste al Sr. Igartua que, sin perjuicio de resolverlo más adelante, después de ver la forma en que la Sociedad se halla constituida, no ha lugar por ahora a otorgarle la subvención solicitada.

El 29 de Octubre de 1891, D. Francisco N. Igartua se dirige al Alcalde de San Sebastián comunicándole que se ha constituido la Sociedad Anónima del Ferrocarril Elgoibar a San Sebastián, por escritura pública el

22 de Octubre último, con un capital de 3.600.000 pesetas, ante el Notario Félix de Uribarri, y publicado en la Gaceta del 19 de Julio pasado las RO de concesión para la construcción del ferrocarril de Deva a Elgoibar y de San Sebastián a Deva, que forma la Compañía de Elgoibar a San Sebastián.

Concurren pues todas las condiciones y circunstancias para la demanda de apoyo con destino a la construcción de la línea. La Compañía se constituyó con la exclusiva cooperación de particulares y con esta cooperación dio comienzo sus trabajos desde Elgoibar a Deva y desde San Sebastián a Zarauz, trabajos que prosiguen con actividad. Aparte de estos trabajos de explanación, tiene la Compañía contratado el material de vía, de carriles y accesorios.

No se ha descuidado ni un momento los trabajos de construcción, con el fin de terminar en el más breve tiempo posible el ferrocarril que interesa a la Provincia de Guipúzcoa, y en especial a la Ciudad de San Sebastián. Para realizarlo no es suficiente el sacrificio que los accionistas se imponen y será necesario que las Corporaciones, que tantos beneficios han de conseguir, coadyuven a la Compañía en la empresa que se propone.

El Ayuntamiento de su digna Presidencia no tiene acordado bases definitivas de subvención, pero en vista de lo expuesto, espera con confianza acuerde la subvención para la construcción del ferrocarril Elgoibar a San Sebastián.

El 25 de Enero de 1892, a informe de las Comisiones de Hacienda y Obras se dirige la instancia del Sr. Igartua Presidente de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, en súplica de que tengan a bien otorgarle una subvención, a cuyo fin acompaña un plano para el emplazamiento de la Estación de esta Ciudad.

16 de Abril. Las Comisiones de Obras y Hacienda se dirigen al Ayuntamiento.

Se han hecho cargo de la instancia del Sr. Igartua y pasan a manifestar.

Que al construirse el ferrocarril del Norte, el Ayuntamiento no concedió subvención alguna; que más tarde, al irse a hacer la Estación definitiva en esta Ciudad, obligándose la Empresa a invertir 500.000 pesetas en la obra, ofreció otras 75.000 pesetas, cumpliéndose el compromiso por ambas partes.

La Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián no fija si la subvención en su caso habría de ser en metálico o en terrenos propiedad del Municipio, por los cuales debe pasar la vía, habiéndose hecho indicaciones verbales por las que se conoce que su deseo sería que sea la subvención con terrenos.

Emplazamiento de la estación en San Martín

Crean las Comisiones informantes que conviene a esta Ciudad fomentar toda clase de obras y de vías de comunicación, por lo que consideran que podría ayudarse a esta Empresa; pero la situación del Erario Municipal y los compromisos que pesan sobre él, por las muchas obras comprometidas o en proyecto, impiden no sólo conceder subvenciones en metálico, sino también ceder dichos terrenos, que son necesarios para sacar de apuros a la Administración local; y por eso entienden que podría concederse en concepto de subvención una faja de terreno de cuatro metros de anchura desde la calle de San Martín, en que ha de emplazarse la Estación, hasta el límite del actual ensanche, subvención que representa unos 2200 m², cuyo importe pasaría de 80.000 pesetas, cantidad mayor que la concedida al ferrocarril del Norte. Ahora bien, han de exigirse algunas condiciones.

- 1^a. La Compañía construirá a sus expensas y en el plazo de dos años a contar desde el 1^o de Enero próximo hasta Febrero de 1893, una Estación definitiva que no desmerezca en belleza y solidez de los edificios públicos de la Ciudad.
- 2^a. Estará la Estación o una parte de él, situada en los solares de la manzana n^o 40 de la zona de ensanche de esta Ciudad, o sea en el ángulo que forman las calles de San Martín y Easo.
- 3^a Será de cuenta de la Compañía la expropiación de las casas necesarias para que la Estación pueda situarse en el punto indicado; los terrenos que sobren en las calles de Easo y San Martín, quedarán para el Ayuntamiento, con destino al ensanche y apertura de dichas calles, cediendo en cambio a la referida Compañía igual extensión superficial en la misma manzana n^o 40 o en la señalada en la propia zona de ensanche con el n^o 57-.
- 4^a. El exceso de terrenos que de propiedad del Ayuntamiento ocupe la Empresa para la Estación, más talleres o almacenes, será pagado por ella en metálico, según tasación que se practique.
- 5^a. Deberá presentar la Compañía un plano con el trazado definitivo de la vía y emplazamiento de la Estación, cuyo trazado ha de ser aprobado por el Departamento, previo informe de su Arquitecto.
- 6^a. Para que la concesión de la faja de terreno indicada se entienda irrevocable, serán requisitos precisos la terminación de las obras del ferrocarril, desde esta Ciudad hasta Elgoibar y su explotación en toda su extensión; que la Estación tenga a juicio del Ayuntamiento las circunstancias que se expresan en la condición 1^a y que los talleres de la Empresa se sitúen y subsistan en terrenos jurisdiccionales de esta Ciudad.

El Ayuntamiento aprueba este informe en sesión del día 19, y el día 20 se le entrega esta comunicación al Sr. Martí, representante autorizado de la Compañía.

Expropiaciones

5 de Agosto de 1891. El representante de la Empresa contratista del ferrocarril Elgoibar San Sebastián pide al Alcalde de San Sebastián, que ha de recorrer la línea por el terreno municipal de la jurisdicción de esa Ciudad, con las atribuciones que le concede la ley de expropiaciones, y para evitar molestias al Municipio, que designe persona que le acompañe para la formación de la relación nominal de las fincas que atravesará la línea y de los propietarios.

19 de Octubre. Inscrito en el Boletín Oficial de Guipúzcoa de hoy, sea notificada la resolución del Gobierno, declarando la ocupación de fincas del término de esta Capital, para la construcción del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, sea notificada a:

Matías Arteaga	Herederos de Miguel Ignacio Vidaur
Herederos de Juan Queheille	Manuel Gurruchaga
Manuel Durandegui	Herederos de Fernando Herrera
Ramon Olazablal	Herederos de Ramon Lardizabal
Rol de Francisco Otazu	Orden de Domingo Arriaga
Juana Antonia Olazabal	Jose Maria Beitia
Hijos de Jose Maria Rezola	Conde de la Vega de Sella
Jose Martin Lasarte	Modesto Aizpurua
Herederos de	
Jose Miguel Arrillaga	Cipriano Irigoyen
Tomasa Soroa	Juan Bautista Ichazu
Ladislao Zabala y socios	Herederos de Jose Martin Ochazarain

Pueden interponer recurso de alzada.

El 16 de Marzo de 1892, en el Boletín Oficial de Guipúzcoa figura que la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián promueve expediente de expropiación forzosa de fincas en el terreno de esta Ciudad, pertenecientes a

Jose Antonio Astiazaran	Lesmes Arrillaga
Rafaela Zavala	Fernando Hermosa

para la construcción de la indicada línea.

No se ha presentado reclamación alguna.

15 de Diciembre. El Arquitecto Municipal Nemesio Barrio presenta relación de m² que ocupan las construcciones, así como su valor aproximado al efectuar las expropiaciones de terrenos ocupados por ellas.

Manzana en la Plaza de San Martín, donde se hallan las casas de la Viuda de Cortazar, D. Eustasio Olasagasti, Calzacorta.	1.331,09 m ²
Jose Maria Marticorena, Guereca y Lasarte	857,60 m ²
Empresa del alumbrado de gas.	662,00 m ²
Total	2.850,69 m ²

2850,69 m² a 100 pesetas el metro de construcción, importan 285.069 pesetas.

Paso a nivel de Morlans

25 de Noviembre de 1891. El representante de la Empresa Manuel Martí, presenta al Ayuntamiento plano y memoria referente a las obras necesarias para el cruce de la línea del ferrocarril con la cañería de agua que existe en Morlans.

La memoria señala que la línea del ferrocarril cruza en Morlans una cañería de agua que alimenta en parte a la población de San Sebastián. Esta cañería es de hierro y está defendida por dos muretes en seco recubiertos por losas de tapa, que constituye una atagea para contener la cañería actual. Está en perfectas condiciones y aún podría servir quizá para recibir la carga del pedralén de la línea, que en el punto de cruce toma 2,60 metros de altura; pero para mayor seguridad, se propone sustituir la construcción actual por otra más resistente, que la Empresa levantará con permiso del Ayuntamiento.

Sin suspender el servicio de la cañería, se construirá una verdadera atagea con muros de mampostería, sólidas losas de tapa y su solera correspondiente.

Contigua a esta cañería existe un camino vecinal. al que nada le ha de perjudicar la vía; bastará una ligera modificación de su rasante, sin pasar de las pendientes que hoy tiene, para conservar el camino, cruzando la vía de nivel en perfectas condiciones de servicio.

4 de Diciembre. Informe del Arquitecto Municipal Nemesio Barrio sobre la memoria de Manuel Martí.

El cruce de ese ferrocarril atraviesa la conducción de aguas de Morlans algunos metros más acá del depósito de aguas de Izostegui. Según la memoria, en la tagea que se proyecta se va a reformar dando mayor espe-

sor a los muros, para que puedan resistir el terraplén o pedralén, que será de 2,60 metros y cubiertas con losas de tapas.

Creo que con la tajea que se proponen construir, es suficiente para la travesía del ferrocarril, y soy de opinión se le dé la autorización para ejecutar la obra.

El 24 de Mayo de 1892 informe del Arquitecto Nemesio Barrio. Me he enterado del proyecto presentado por D. Manuel Martí para el establecimiento de un paso inferior en el camino carretil de Morlans.

El proyecto se compone de planta, dos alzadas y una sección del muro. El eje de la vía corta el camino citado, muy oblicuamente y se han visto precisados a establecer un paso normal, variando el camino para sus entradas. El paso que se proyecta tiene 4 metros de ancho o luz y 4,75 metros entre el pavimento y la parte inferior de la forma.

Lo encuentro bien estudiado y soy de opinión que se apruebe y procedan a su construcción, sin interrumpir el tránsito público y corriendo la barandilla del puente otros 4 metros por cada lado, es decir que en vez de 3,50 metros que se representa en el plano, debe tener 15 o 16 metros en cada parte.

El 30 de Noviembre, la Corporación Municipal autoriza a la Empresa el relleno de los terrenos de Morlans.

El 25 de Marzo de 1894, la Empresa del ferrocarril pide al Ayuntamiento que, teniendo que extraer productos para los terraplenes de la línea, de los caseríos Andoicene y Tolarechiqui, y siendo necesario atravesar con dichos productos el camino de la Fuente de la Salud, suplica autorización para poner una vía que atraviere el citado camino de la fuente.

Queda autorizado.

El 22 de Mayo, el Arquitecto Nemesio Barrio informa que el camino para carros construido por el Ayuntamiento para el servicio de la nueva fábrica de gas, así como el de peatones que se dirige a Morlans, ha sido cortado por los concesionarios del ferrocarril de la Costa. Estos señores debían haberlo puesto en conocimiento de la Corporación Municipal antes de entrar en el terreno de las marismas, cuya concesión tiene concedida el Gobierno al Ayuntamiento de esta Ciudad. El mencionado paso, aun siendo provisional, es insuficiente y la Empresa debe presentar el proyecto de lo que se propone ejecutar, tanto en este paso como en Morlans.

13 de Julio. Informe del Arquitecto Nemesio Barrio sobre los planos presentados por el Director del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, el día 4, para el cruce del arroyo de Morlans y paseo de la Fuente de la Salud.

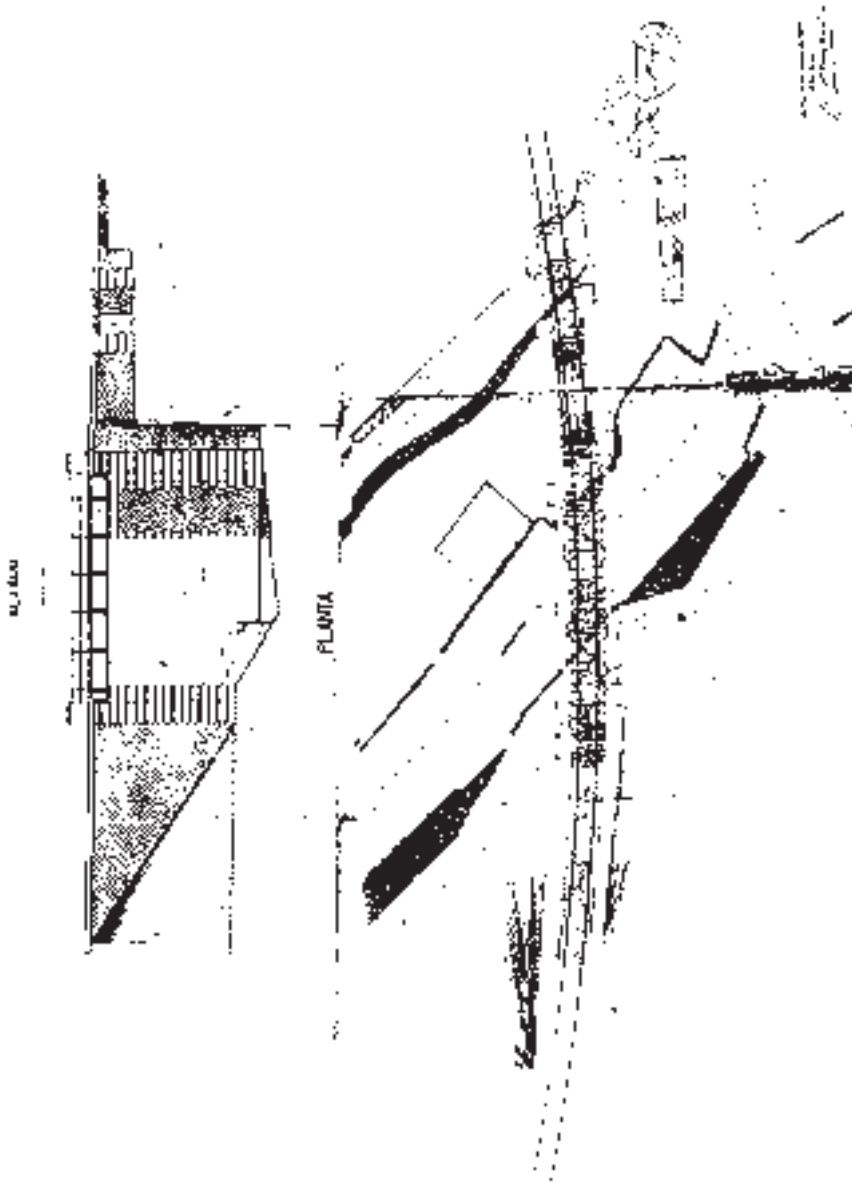


IMAGEN AC

Para el paso del arroyo de Morlans, se proyecta cruzar esta regata con un tramo de hierro que en sentido del eje de la vía tiene una abertura de 10,20 metros, cruzándose el eje de la vía con el del arroyo, con un ángulo bastante agudo, quedando suficiente espacio para que las gabarras puedan recorrer por la regata lo que en el día ejecutan, sin perjuicio.

En la margen derecha se ha rebajado la anchura en un metro, a menos de dos metros y lo creo insuficiente para un camino de carros, aunque sea camino vecinal.

En cuanto al cruce del paseo de la Fuente de la Salud, creo puede admitirse en 2,45 metros y 1,90 de alto; debe cubrirse por su parte superior para evitar caigan carbones que despida la máquina.

Con estas condiciones se debe aprobar el proyecto.

La Comisión de Obras está conforme, excepto con la altura de 1,90 metros, que debe llegar a 2,40, pues siendo dicho camino de mucho tránsito, sobre todo de caseras que vienen con carga al mercado, se hace necesaria dicha altura.

El 9 de Julio, el representante de la Compañía solicita al Alcalde que al ejecutar las obras del ferrocarril, en el trozo comprendido entre el arroyo de Morlans y la Estación de esta Ciudad, se ha procurado dejar libre el tránsito por la carretera de la fábrica de gas, para lo cual se construyó un paso superior provisional de madera.

El avance de las obras exige el alineamiento de rasantes definitivo de la explanación de la vía férrea, y como no existe altura suficiente entre la rasante de la línea y la de la carretera a la fábrica de gas, para que el cruce se haga como hasta ahora, es preciso establecer, por el momento, un paso a nivel provisional para facilitar las obras.

Las obras se ejecutarán sin interrumpir el tránsito, para lo cual se elevará la rasante de la carretera. Tendrá carácter provisional y una vez concluída la explanación de la línea, se construirá el camino definitivo a la fábrica de gas.

El Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, una vez estudiado el proyecto, da su aprobación.

La Comisión de Obras da su conformidad, pero señalando que deben hacerse ciertos cambios de pendientes y altura del camino, que detallan.

28 de Mayo de 1895. La Comisión de Obras señala, sobre los terrenos ocupados por la Compañía frente al nuevo gasómetro, ocupación reconocida por el Sr. Martí, representante de la Compañía, de los terrenos que el Ayuntamiento posee en Morlans. El Ayuntamiento pagó por esos terrenos a razón de 2,20 pesetas m² y como la Compañía ocupa 1980 m², debe la

cantidad de 4.356 pesetas, que debe exigírsele el mismo precio pagado por el Ayuntamiento.

El 25 de Junio, la Compañía manifiesta que los terrenos ocupados en Morlans son de dominio público.

La Comisión de Litigios informa que en Marzo de 1890, la empresa ya disuelta “Empresa del alumbrado de gas de San Sebastián” vendió y enagenó a favor del Ayuntamiento, los dos terrenos del punto de Miratorres a Morlans. La venta la hizo su representante D. José Manuel Brunet y Prat, por el precio de 42.944 pesetas.

El Ayuntamiento debe rechazar el supuesto de que los terrenos son de dominio público.

Estación de San Martín

El 21 de Noviembre de 1892,. con referencia a la propuesta del Ayuntamiento y sus condiciones expuestas en Abril pasado, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, se dirige al Alcalde de San Sebastián y remite la memoria y presupuesto referentes al proyecto de Estación en esta Capital.

Este Consejo de Administración, en relación con el emplazamiento de la Estación de San Sebastián, ha fijado presentar tales edificios en el punto más céntrico y aproximado a la población, elegido entre los tres proyectos que el Ingeniero ha remitido al Consejo, o sea el comprendido entre las calles de Easo, San Martín, Urbietta y la paralela y contigua a la de San Bartolomé.

Este emplazamiento será beneficioso a la Compañía y en especial al Ayuntamiento de esa Ciudad, porque habrá de conseguirse con él no sólo colocar la Estación en el centro del pueblo y embellecer aún más de lo que está, con una buena construcción a esa hermosa Ciudad, sino que también el Ayuntamiento obtendría pingües rendimientos por el crecido valor que con ese establecimiento han de adquirir los terrenos de su propiedad contiguos a la Estación.

Mas aunque la Compañía está dispuesta a hacer cuantos sacrificios sean posibles, no puede por sí sola soportar el presupuesto del proyecto que se acompaña y que asciende a 1.060.830 pesetas. Por ello se ruega al Ayuntamiento amplíe la cesión de todos los terrenos de propiedad de VE y aumente la subvención ya antes concedida.

La Empresa del ferrocarril muestra decidido empeño en que la Estación se establezca en los terrenos que en el proyecto aparecen, así como la ins-

talación de los talleres dentro de esa jurisdicción; tanto es así, que ha rechazado ventajosísimas propuestas de diferentes Empresas que aspiraban a que ese centro de trabajo se llevara a ellas; no se duda que aceptando el Ayuntamiento que los talleres queden en su término, dado los beneficios que con los mismos ha de conseguir, aumentará en la proporción que considere conveniente la subvención que anteriormente otorgó a esta Compañía.

En la memoria que acompañaba a esta comunicación, relativa al proyecto de emplazamiento de la Estación de San Sebastián, se decía.

Para emplazamiento tanto de las vías y edificios destinados al servicio de viajeros y mercancías, como los necesarios para la instalación de los depósitos de máquinas y coches, talleres de reparación y demás servicios que la línea ha de exigir.

Los edificios, andenes y vías destinados al servicio de viajeros, ocupan las dos manzanas comprendidas entre las calles de Easo, San Martín, Urbieta y la paralela y contigua a la de San Bartolomé (calle de Urdaneta). El edificio de viajeros se proyecta en el centro de las dos manzanas, coincidiendo el centro del mismo con el eje de la calle San Bartolomé.

Delante del edificio de viajeros se establecerá un amplio patio de acceso de 70 metros de longitud por 17 de anchura, en el cual podrán estacionar los carruajes, dejando completamente libre la circulación por la calle de Urbieta. Los andenes, uno de 120 metros y otros de 100 de longitud, y las vías destinadas al servicio de viajeros, ocuparán el espacio situado detrás del edificio entre la calle San Martín y la de Urdaneta, contigua a las Escuelas municipales en construcción.

Detrás de las vías y ocupando el espacio comprendido entre estas y la calle de Easo, se proyecta unas pequeñas cocheras donde depositar los coches, que en caso de aglomeración de viajeros, haya necesidad de añadir a los trenes después de formados.

En el extremo contiguo a la calle de Easo, entre la de San Martín y San Bartolomé, se podrán establecer almacenes, oficinas u otras dependencias de servicio.

El emplazamiento de la estación de viajeros, según se ha proyectado, obliga a suprimir la calle San Bartolomé en el trazo comprendido entre la de Urbieta y Easo, la cual no puede tener movimiento, puesto que en el caso de que se llegara a llevar a cabo la prolongación de esta última, tal como está proyectado en el plano de ensanche, la comunicación entre ella y la de Urbieta podría hacerse por las de San Martín y Urdaneta.

La necesidad de dar a las vías destinadas a la llegada y salida de trenes de viajeros suficiente longitud en línea recta, obliga a prolongar las vías

principales y establecer un paso a nivel en el trozo de la calle de Urdaneta, comprendido entre Urbietta y la prolongación de la de Easo.

Este paso a nivel es completamente obligado e imposible de evitar, puesto que la rasante de las vías debe ser la misma que la de las calles, para que el acceso de los viajeros a la estación sea fácil y cómodo. En todas las principales capitales de Europa se encuentran pasos a nivel, en idénticas condiciones y aún en puntos en que el tráfico es extraordinario, caso que no se da en ésta. Además, la llegada y salida de los trenes tendría lugar pocas veces al día y a muy pequeña velocidad, no habiendo los inconvenientes y peligros de un paso a nivel en plena vía y con trenes a grandes velocidades.

Los almacenes de mercancías y vías de maniobras, depósito de maquinaria y coches y los talleres de reparación, se instalarán en las dos últimas manzanas del plano del ensanche, situadas entre la prolongación de la calle Easo y el monte San Bartolomé.

Si se lleva a cabo el proyecto de ésta en este emplazamiento, que reúne todas las condiciones de amplitud, situación y comodidad para todos los servicios, se encontraría en el centro de la población, contigua a la nueva iglesia en construcción, a la vista de la Avenida de la Libertad de la que solo distará 200 metros y con cómodo y espacioso acceso por la calle Urbietta.

Los solares situados en las inmediaciones de la estación, aumentarían considerablemente en precio, pues en ellos pueden construirse o instalarse fondas, almacenes de comercio o establecimientos industriales. Lo mismo ha de suceder con los solares situados a proximidad del emplazamiento elegido para la estación de mercancías y talleres de construcción y reparación. En estos solares actualmente no se construye, por hallarse en el límite del ensanche y completamente separados de la parte edificada de la población; podrán ser enagenados a mucho mayor precio que en la actualidad y ofrecen ventajas para la construcción de grandes almacenes y habitaciones.

La superficie total que la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián necesita para la estación es de 21370 m², que se descomponen así:

Terrenos de propiedad particular	5270
Terrenos de propiedad del Ayuntamiento	16100
Total	21370

Los 5270 metros particulares que es necesario adquirir, se componen de:

Edificios y construcciones	1858
Terrenos de la actual fábrica de gas	2584
Terrenos sin edificaciones	828
Total	5270

Además de la superficie indicada, hay que tener en cuenta que tal vez sea necesario expropiar la totalidad de algunas fincas que en parte deben ser ocupadas. Estas parcelas sobrantes quedarán para el Ayuntamiento, para ensanche y apertura de las calles Easo y San Martín, cediendo en cambio dicha Corporación a la Compañía igual extensión superficial.

Deduzcamos el presupuesto aproximado de la expropiación de los terrenos para la estación. Fijamos en 60 pesetas el m² de terreno sin edificar en las tres manzanas más próximas al centro de la población y en las cuales se establecerá el edificio y vías del servicio de viajeros; y en 40 pesetas m² en el resto de terreno, o sea el situado detrás del monte de San Bartolomé, en el límite del ensanche; precio que es el calculado por el Ayuntamiento al conceder la subvención acordada.

Teniendo en cuenta que los edificios ya construídos que será necesario expropiar, se componen en su totalidad de casas viejas y pequeñas, de dos pisos a lo sumo, calculamos que su precio no debe exceder de 130 pesetas el m².

El importe total de la expropiación será:

Terreno propiedad del Ayuntamiento en las tres manzanas:		
	3900 m ² a 60 pesetas	234.000
Terreno del Ayuntamiento situado en las dos últimas manzanas		
	12200 m ² a 40 pesetas	488.000
Terreno de propiedad particular sin edificar		
	3412 m ² a 40 pesetas	136.480
Edificios de propiedad particular		
	1858 m ² a 130 pesetas	241.570
Parcelas sobrantes fuera del emplazamiento de la estación que será necesario adquirir,		
	286 m ² de edificios a 130	37.180
	160 m ² de terreno a 60	9.600
	Importe total	1.146.830

De esta cantidad hay que deducir el importe de la subvención concedida por el Ayuntamiento y cuyo importe según lo calculado por dicha Corporación excede de 80.000 pesetas, lo supondremos en 86.000, resultando por tanto 1.146.830

Menos	86.000
-------	--------

Cantidad que la Compañía está obligada a pagar por la expropiación de los terrenos.	1.060.830
---	-----------

Esta cantidad es elevadísima y demuestra que las ventajas que para la Compañía y el público han de resultar colocando la estación en un punto tan interior de la población de San Sebastián, no puede obtenerse sino a coste de un enorme sacrificio pecuniario por parte de la Compañía.

Como las ventajas del emplazamiento son también de gran importancia para la Ciudad de San Sebastián, sería preciso para llevarlo a cabo, que el Ayuntamiento aumentara la subvención que en principio tiene acordada.

Esta cifra se refiere únicamente al importe de la expropiación de los terrenos vecinos. Pero ha de tenerse en cuenta también el presupuesto de construcción de los diversos edificios, instalación de vías, andenes, etc., cuyo presupuesto se remite adjunto al Ayuntamiento para que tenga conocimiento de lo que a la Compañía habrá de costar la construcción de la estación, los cuales están fuera de los límites de los recursos de la Compañía, siendo por lo tanto necesario que la Corporación acuerde aumentar la subvención en la debida proporción con el importe de las obras.

El emplazamiento proyectado obliga a la Compañía a construir una estación cuyas proporciones, aspecto y decoración no desdigan del sitio en que han de hallarse situados, ni de los demás edificios públicos de la Ciudad, viéndose por lo tanto obligada la Compañía a gastar una cantidad mucho mayor que si se construyera en punto más alejado del centro de la población.

Creemos necesaria alguna explicación acerca del trazado de la vía, desde el punto llamado Morlans hasta San Sebastián.

La línea cruza la ensenada de Morlans, dejando completamente libre el emplazamiento de la nueva fábrica de gas, que se está construyendo en la actualidad. A partir de este punto, el trazado seguirá la orilla del río Urumea, adosando la explanación del ferrocarril al muro que sostiene el paso de peatones llamado de la Fuente de la Salud, por el lado del río y sin ocupar nada de dicho paseo.

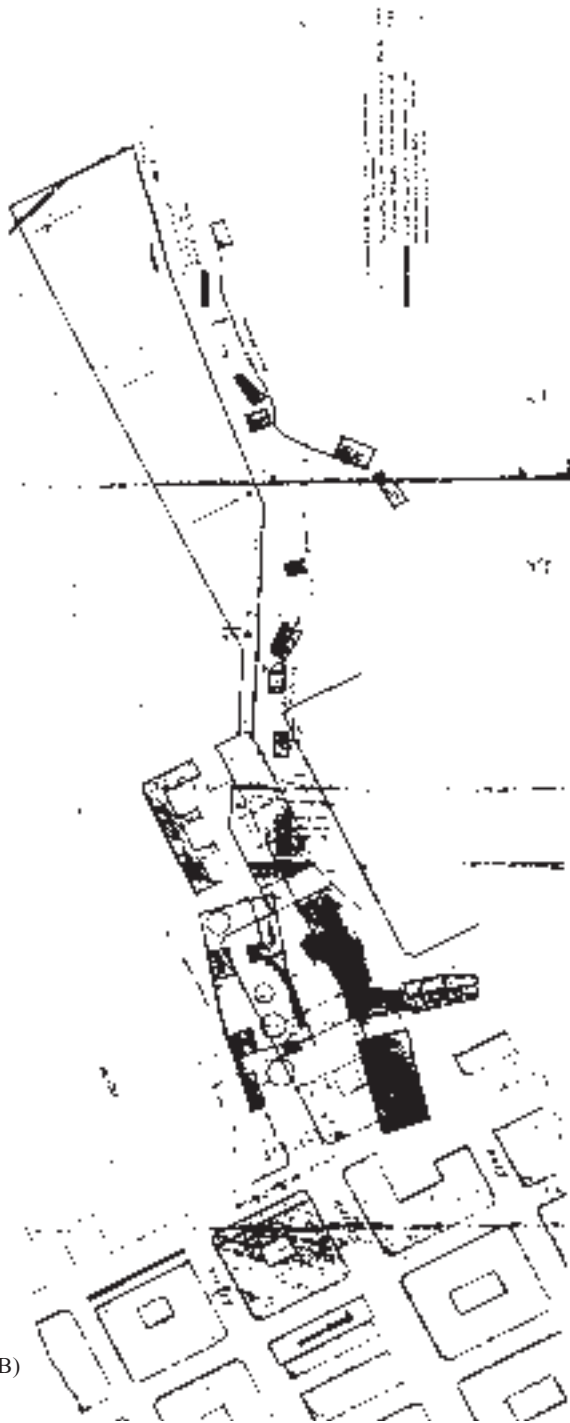


IMAGEN (AB)

Este trazado obliga a desviar la carretera de servicio de la nueva fábrica de gas, cuya desviación se hará a cargo de la Compañía del ferrocarril. La vía quedará por lo tanto establecida entre el paseo de la Fuente de la Salud y la nueva carretera, completamente independiente y aislada de ambas vías.

Bilbao 18 de Noviembre de 1892

El Ingeniero Director. José L. Torres Vildosola.

Presupuesto aproximado de obras para la ejecución de la estación de San Sebastián.

Según detalle, asciende a 220.410 pesetas.

El 30 de Noviembre, 37 propietarios y vecinos de los barrios de Amara y San Martín se dirigen al Ayuntamiento. Que habiéndose enterado de las noticias relativas a la construcción de la estación del ferrocarril de la costa en esa zona, en larga carta razonada piden al Ayuntamiento que acepte el proyecto de la Compañía para la instalación en esa zona, que ha de ser beneficioso para todos.

2 de Enero de 1893. Informan al Ayuntamiento las Comisiones de Obras y Hacienda, una vez estudiada la comunicación del Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián.

Admiten las Comisiones que ningún nuevo dato se aduce en la memoria y planos que ahora se presentan para que se modifiquen las razones que se tuvo para conceder la subvención a la Compañía, de la faja de terreno ofrecida.

Hoy se hallan persuadidos que los terrenos que se ofrecían a la Compañía, tienen bastante más valor que el de 80.000 pesetas entonces calculadas, gracias a la construcción de las Escuelas, la Iglesia y el proyectado Instituto, y a la próxima desaparición de la actual fábrica de gas, resultando que esa subvención de gran importancia es superior a la que se dió al ferrocarril del Norte, que tantos beneficios ha traído a San Sebastián.

La situación económica de VE con ser satisfactoria, no es tan desahogada como para que no halle dificultades si ha de hacer frente a las grandes necesidades de esta Ciudad en su creciente desarrollo, teniendo en vías de ejecución obras tan costosas como las fábricas de tabacos y de gas, nuevas escuelas, etc. y en proyecto el puente sobre el Urumea, el aumento en la dotación de aguas potables, la apertura de calles en San Martín y otras, siéndole por tanto sensible desprenderse de recursos convenientes para atender a aquellas.

Aunque entienden las Comisiones que la Ciudad de San Sebastián, contribuyendo con la subvención antes citada, ayuda de modo importante

a la ejecución de la nueva vía férrea, creen las Comisiones que VE podría hacer que el auxilio se concediese en la forma que la misma expresa.

Dicho proyecto debería ajustarse a las siguientes consideraciones.

Se refieren a lo estipulado en su anterior informe de Abril de 1892, al cual añaden otras particularidades.

En ningún caso podrá exceder la suma que la Municipalidad reconozca a la Compañía, en concepto de construcción de la estación del ferrocarril, de las 285.069 pesetas que, según documento suscrito por el Arquitecto Municipal, importan los 2850,69 metros de construcción, no pasando por tanto de la referida cantidad el importe de la subvención o ayuda que la Corporación concede a la Compañía. Este importe no se satisface en metálico, sino que son sumas que se reconocen como valor de los terrenos que se entregan a la Compañía.

En relación con las permutas necesarias en las manzanas 40 y 57 del ensanche, la Compañía debería satisfacer el importe de sus respectivos terrenos, a la familia Martiarena.

Se extienden en particularidades sobre terrenos, permutas, obligaciones y demás condiciones.

Añaden que creen conveniente se establezcan además de los pasos a nivel en las calles que cruza la vía, otros pasos superiores para que los peatones no tengan que esperar a que los guardas abran los rastrillos o cancelas.

El día 3 de Enero, el Oficial letrado comunica al Presidente de la Comisión de Hacienda, sobre su consulta si las leyes autorizando la construcción del ferrocarril afecta a la ocupación de calles o vías de población.

La vigente ley de ferrocarriles declara el derecho de los concesionarios a ocupar gratuitamente los terrenos de dominio público necesarios para el camino y sus dependencias. En la ley de ferrocarriles de 25 de Abril de 1860 se aclara que en los terrenos concedidos y que pueden disponer los concesionarios, no están incluidos los bienes comunes y propios de los pueblos. Por lo tanto, las vías públicas urbanas no están sujetas a la cesión gratuita decretada por la ley de ferrocarriles.

Esto en cuanto a las calles existentes ya. En cuanto a los en proyecto, que se supriman por la construcción del ferrocarril, entiende el que suscribe que el abono procede se verifique al propietario del terreno que habrá de ocupar la calle.

El 16 de Febrero, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía, responde al Ayuntamiento que a la Compañía le es imposible comprometerse a cumplir las condiciones impuestas por el Ayuntamiento, y se ve en el caso de renunciar al proyecto.

Nuevo emplazamiento de la estación en Amara

El 11 de Marzo de 1894, ante la imposibilidad de construir la estación en la zona de San Martín, un año después el gerente de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián., Eduardo de Aznar y Tutor, vecino de Bilbao, se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián en una larga carta de la que suscribimos.

El Ayuntamiento de San Sebastián respondió generosamente a la Compañía con el fin de acercar la estación al pueblo, sacándola de las cercanías del túnel de Morlans, en donde el proyecto oficial la colocaba.

Se concedía terrenos para implantar la vía, en una extensión que pasaba de cuatro metros de ancho por 600 de longitud. Pero la Compañía no pudo aceptar porque aquella zona de terreno no respondía por su forma a las necesidades del proyecto, pues exigía una mayor anchura, aunque en menor longitud.

Se han estudiado diversos proyectos, obedientes a la idea de internar la cabeza de la línea en el centro de la población. Fué preciso desistir y alejar la estación del centro de la población, pero manteniéndose a toda costa dentro del casco del ensanche.

En tales condiciones, se ha elegido el proyecto que presentamos y que ocupa las dos manzanas nº 67 y 69 y la calle transversal que las separa, en el ensanche de Amara. Pertenecen por completo al Ayuntamiento, su situación es conveniente porque a ella puede llegar la línea sin alterar el plan del ensanche, sin cortar ni cerrar ninguna calle.

Su acceso desde la población es fácil cuando se ejecuten las calles de Urbietta, Pedro de Egaña, y aceptable la distancia al centro de la población y más lo será mañana, a medida que el ensanche de Amara vaya realizándose.

El emplazamiento elegido no es el mejor, porque estas líneas prestan mayor beneficio a las poblaciones cuanto más se acercan a su centro, pero siendo aceptable es el más económico y el que menos sacrificios exige al Ayuntamiento.

Pide que el Ayuntamiento ceda gratuitamente a la Compañía, las dos manzanas 67 y 69.

El 22 de Mayo, las Comisiones de Obras y Hacienda explican que la concesión gratuita de las manzanas 67 y 69 están en el límite del sacrificio a que puede llegar VE, y de aquí que se fije en 2000 m² la transferencia gratuita de terreno.

Se están haciendo terraplenes sobre el río o en espacio del mismo a que alcanza el proyecto de VE y conviene llamar la atención de la Compañía sobre este particular.

La Compañía del ferrocarril podrá ocupar temporalmente la superficie que estime necesaria en las manzanas 67 y 69 de la calle de Pedro de Egaña, en parte intermedia entre ambas y la de Amara, en la zona del ensanche de esta Ciudad, para instalar la estación y accesorios. No implica pues aquella ocupación la transmisión de dominio.

El valor actual de la indicada superficie se fija a razón de 45 pesetas m². Satisfará la Compañía el interés del 4 1/2 % anual correspondiente a la cantidad que resulte.

Si la Corporación Municipal exigiera que la Compañía deje libres dichos terrenos, deberá hacerlo, quedando obligada a trasladar a otros la estación, vías y dependencias. Terminadas las obras del ferrocarril, desde esta Ciudad hasta Elgoibar y puesta en explotación toda la línea, el Ayuntamiento adjudicará gratuitamente a la Compañía los 2000 m² de terreno.

El 19 de Mayo, el Concejal Pedro Aguinaga dirige un extenso escrito al Ayuntamiento en relación con el informe de las Comisiones de Obras y Hacienda y las manzanas 67 y 69. Expresa su rotunda disconformidad con la solución que proponen las Comisiones, por considerarlas perjudiciales a los intereses del Municipio.

Que no se ha especificado en estudio que debe hacer la Compañía, para apreciar el tráfico probable de viajeros y mercancías que espera se realice, pues este dato esencial debe servir de base para aquilatar los elementos de vida que la línea Elgoibar San Sebastián habrá de producir a esta Ciudad y si los beneficios obtenidos con ello compensaba la subvención.

Son manifiestos los inconvenientes de la vecindad de una estación de ferrocarril, por las molestias que el ruido, el humo y otras causas inevitables producen siempre, y en todas partes se ha procurado alejar las estaciones del centro de las poblaciones. Emplazar la estación en las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara, traerá como consecuencia fatal e inmediata, la depreciación del valor de las manzanas 66 y 68 y las demás que en su proximidad posee este Municipio.

La estación sacrificará el sitio que solicitan, pues los solares próximos a ella irán subiendo de precio con la construcción de las Escuelas de Amara, la nueva Parroquia y el nuevo Instituto; la estación alejará a los compradores y los solares no alcanzarán los precios que en caso contrario debería esperarse.

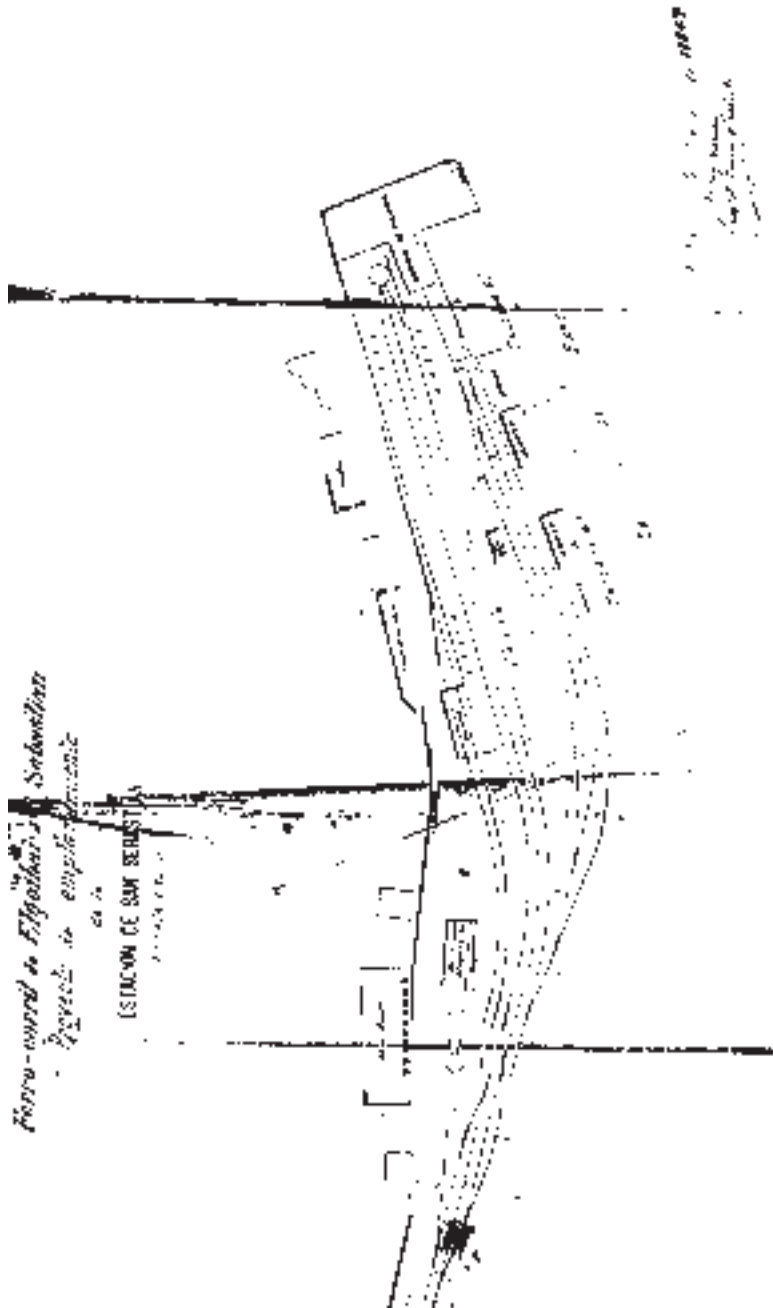


IMAGEN AD

Si a pesar de las razones expuestas, el Ayuntamiento aprueba la conveniencia de emplazar la estación en las manzanas 67 y 69, pide este Concejal que la subvención que se acuerde no sea en cesión gratuita de los 2000 m², sino en enagenación a cambio de obligaciones de la Compañía.

En sesión del día 29 de Mayo se aprueba la proposición de las Comisiones, con el voto en contra del Sr. Aguinaga.

Por RO del 30 de Noviembre de 1896 expedida por el Ministerio de la Gobernación, se aprueba en todos sus términos el convenio acordado por el Ayuntamiento en 29 de Mayo de 1894, autorizando a arrendar a la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián por el precio anual de 20.305,62 pesetas las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara, con las garantías y condiciones que se estipulan en dicho convenio y para cuando la línea completa se halle en explotación, ceder por vía de subvención a la Empresa 2000 metros de terreno.

El 6 de Junio de 1894, la Compañía acusa recibo y dará comienzo inmediatamente a las obras.

El 25 de Junio, la Comisión de Obras, entre otras indicaciones, señala que el camino de carros para el servicio de la fábrica de gas, construido por VE, así como el de peatones que se dirige a Morlans, han sido cortados por la concesionaria del ferrocarril. Se signifique a la Compañía que se deje en debida forma dichos caminos, para que el Municipio prosiga con el expediente.

10 de Julio. La Compañía del ferrocarril acepta las condiciones impuestas para la ocupación temporal de los terrenos para situar la estación y participa que ha dado las órdenes para que el contratista proceda al arreglo del camino del gasómetro como estaba antes y ruega se le indique dónde se ha de situar el barracón que posee en dichos terrenos el Municipio.

El 26 de Julio, comunicación de la Comisión de Hacienda y Obras, referente a la ocupación por la Empresa del ferrocarril, de las manzanas 67 y 69 del ensanche y a las condiciones a que ha de ajustarse.

- 1^a. Que se ponga de manifiesto al público el proyecto de contrato con la Compañía dicha.
- 2^a Que se consienta ocupe la Compañía las manzanas 67 y 69 del ensanche, trozo de la calle intermedia y de la lindante por el Sur con la segunda de dichas manzanas, aunque bien entendido que ello no causa estado ni otorga derechos de ninguna especie.
- 3^a Que se entienda completado el acotamiento de terrenos con la superficie que se fija aproximadamente en 1200 m² del trozo de la calle Amara, que corresponde por el Sur a la manzana 69 y en su

caso y día, lo que ésta, la 67 y calles transversales cojan al actual camino.

El plano acotado respeta el trozo de camino actual a Morlans, limitando hasta él, por el lado Oeste, la superficie demarcada, lo que no parece indebido al efecto de la ocupación temporal.

- 4ª. Que se dé lugar a la traslación por la Compañía, de la barraca municipal existente en la manzana 69, a la 68.

Si la Compañía puede mantener en la calle Easo una pendiente que descienda hasta el nuevo solar de la mencionada barraca, VE no debe exigir se eleve la rasante a nivel de dicho solar, mas si fuere de necesidad para la misma Compañía terraplenar la citada calle, habrá de entenderse que la Compañía terraplene el propio solar a satisfacción del Ayuntamiento.

Se pone en discusión este informe en el Ayuntamiento. Se presentan ciertas divergencias entre varios Concejales, y en definitiva se añade al informe una indicación del Sr. Elosegui. Que la Compañía se atenga a lo relativo a la extensión de las marismas o terrenos que ocupare, al plano aprobado por VE o que no avance en otros no comprendidos en él, pues produciría la anulación del contrato

En informe del Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, se señala que las manzanas citadas ocupan una superficie de 8825 metros.

7 de Agosto. El Alcalde pedáneo de Zubieta comunica que la Compañía del ferrocarril está construyendo el puente de paso sobre el camino vecinal, dejándolo en la anchura que tenía y con una elevación que no alcanza a dos metros. Conviene que se habilite en las condiciones que sean del caso.

El 14 de Agosto el Ayuntamiento pasa la comunicación a la Compañía..

El 28 de Agosto se habla en sesión del Ayuntamiento sobre estas diferencias respecto al paso inferior del ferrocarril que cruza el camino vecinal o carretera que se dirige al barrio de Zubieta, diferencias que se discutieron con la Compañía, consiguiéndose ganar la altura, de acuerdo con el empeño de los vecinos del barrio. Además, la Compañía se ha obligado a hacer un apeadero en el sitio designado por los vecinos.

17 de Octubre. Nota del Arquitecto Jose Goicoa. El terraplén que la Empresa del ferrocarril ha ejecutado en la ensenada de Morlans, viene a dejar los terrenos restantes del Ayuntamiento en una forma irregular, no ya solo por la curva de la vía, sino por las diferencias de nivel entre aquellos puntos en que está hecho el relleno y otras partes bajas que quedan sin rellenar.

Indica cómo puede hacerse según plano. El Ayuntamiento pagó por esos terrenos a razón de 2,20 pesetas m² y siendo 1980 los metros que ocupa, importa 4.356 pesetas, cantidad que debe exigirse a la Compañía por la ocupación de esos terrenos.

27 de Octubre. El representante de la Compañía pide autorización al Ayuntamiento para extraer arena de terrenos de propiedad particular en Amara, para el relleno del emplazamiento de la estación, y cruzando dichas vías algunos terrenos propiedad del Ayuntamiento, cuyos terrenos son en dicho arrenal de Amara, solicita autorización para colocar la vía.

La Comisión de Obras dice que se puede acceder, siempre que la vía sea portátil y quede levantada en el término de 15 días.

El 15 de Diciembre se expuso al público para su examen el expediente con la Compañía, sin que en el plazo de 20 días se presentaran reclamaciones.

18 de Diciembre. La Comisión de Hacienda y Obras examina el expediente del proyecto de contrato con la Compañía

Después de varias consideraciones, apuntan que la Compañía y el Ayuntamiento convendrán con ocasión del saneamiento o terraplén sobre el Urumea, lo que se estime del caso por razón de los derechos de cada parte.

En el plano hay marcada desde el perfil 25 una línea hasta la vega de Santiago, atravesando la ría. Hay trazada a unos 290 metros, desde el perfil 25, una línea que sigue por la orilla izquierda de la regata de Santiago, con un lema que dice "Traza del proyecto". La Comisión no se hace cargo de lo que esta vía significa y habrán de salvarse los derechos de VE.

El 27 de Diciembre el Ayuntamiento denuncia el mal estado en que ha quedado la barraca o cerrado para los carros de limpieza y extracción de materias fecales, y el mal estado del paso a nivel en el camino del gasómetro. Se dan 15 días a la Compañía para su arreglo.

El 19 de Enero de 1895, el Jefe de Limpieza denuncia que la Compañía tiene amontonados los railes en el terreno intermedio de la calle San Martín y el paseo del Urumea, y convertido en un vertedero inmundos, en el que es imposible la limpieza.

Que la Compañía traslade los railes a otra parte. Ese punto debe aparecer tanto más aseado por estar pegante al camino que atraviesa el paseo al puente de madera que conduce a la estación del ferrocarril del Norte y es de muchísimo tránsito.

También se denuncia a la Compañía que los obreros que trabajan en las obras del ferrocarril, por la parte de la Amara, se permiten sin recato

alguno, hacer sus aguas mayores y menores en punto tan concurrido como el paseo de los Fueros, donde se encuentran los railes de la Compañía.

21 de Enero. La Compañía acusa recibo de las reclamaciones y pondrá remedio a ello.

30 de Enero. Al representante de la Compañía se le recuerda la obligación que tiene de solicitar del Ministerio de Fomento, la autorización para poder construir el apeadero de Zubieta.

13 de Febrero. Se remite para su aprobación al Gobernador Civil de Guipúzcoa el proyecto de replanteo del primer kilómetro del ferrocarril de San Sebastián a Deva, con el informe de la Comisión de Hacienda y Obras.

El 28 de Marzo, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril, Eduardo de Aznar y Tutor, comunica al Alcalde que se han ejecutado las obras de traslado de la barraca, las de afirmado y sostenimiento de taludes en el camino y paso a nivel de la fábrica de gas, por lo cual pide sean recibidas las obras.

El 4 de Mayo el Arquitecto Jose Goicoa, examinadas las obras, dice que pueden ser recibidas. Y el 7 de Mayo, la Comisión de Obras es conforme y se aprueba ese día en la sesión del Ayuntamiento.

El 9 de Abril de 1895, el periódico La Voz de Guipúzcoa presenta una reseña firmada por Angel M^a Castell, dando cuenta que a las 12 del mediodía de ayer se inauguró la línea San Sebastián a Zarauz. El barrio de Amara ofrecía una animación extraordinaria. La gente se agolpaba en las empalizada que cierra las vías del nuevo camino férreo a Zarauz.

En los andenes había muchas señoras que fueron a presenciar la bendición de las locomotoras y a dar brillantez con su presencia al acto solemne; y esperaban los invitados que eran las autoridades civiles, militares y populares, el Diputado a Cortes por Zumaya, ingenieros, clero, jefes de los Cuerpos de guarnición, individuos del Consejo de Administración de la Compañía, prensa, etc.

Un día espléndido contribuyó a dar lucimiento al acto. En el andén se improvisó un altar y el arcipreste Sr, Urizar, asistido de otros sacerdotes avanzó hasta la vía.

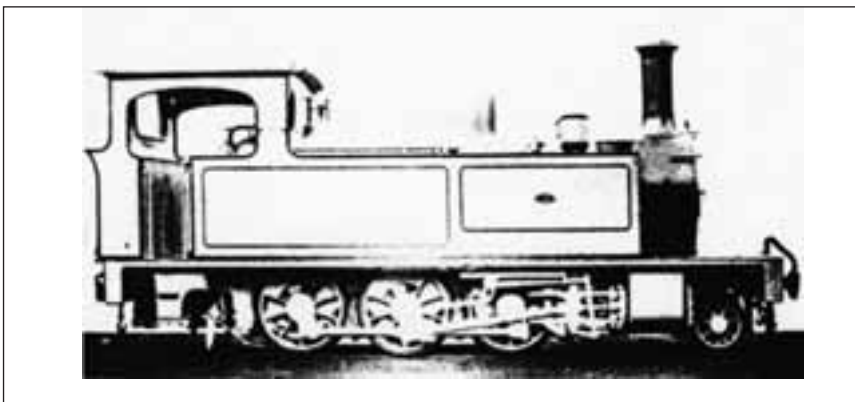
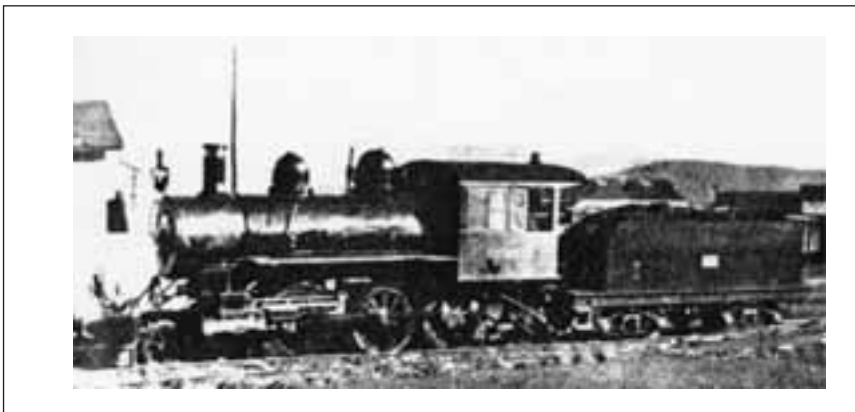
La campana de la estación dio la señal; la banda del Regimiento de Valencia entonó un himno, multitud de cohetes anunciaron a la población del acontecimiento y tres locomotoras engalanadas con guirnaldas y banderas, avanzaron majestuosas, lanzando estrepitosos silbidos y haciendo estallar bajo sus ruedas multitud de petardos.

La vía sale en línea recta por la margen izquierda del Urumea hasta llegar a Morlans, donde toma la derecha, salvando el primer puente para internarse en la montaña, dejando a la izquierda el pintoresco valle de Loyola.

Pronto encuentra el túnel que en línea curva salva el monte de Ayete; es el más largo de la línea. Mide 845 metros y apenas salidos de él vemos a la izquierda un muro de contención elevado con contrafuertes. Llega la locomotora a Irubide que lo atraviesa con un túnel de 150 metros para dar frente al valle de Zubieta.

Sigue detallando el trayecto hasta Zarauz, así como las inauguraciones y festejos en los pueblos que atraviesa el ferrocarril. En Zarauz se sirvió un espléndido banquete, con invitados de San Sebastián y demás pueblos.

Puede asegurarse que el viaje se hará en unos 45 minutos. Hoy comenzará un servicio diario de cinco trenes, dos a la mañana y tres a la tarde.



F.C. Elgóibar-San Sebastián, (ET-FV)



A la izquierda de la foto la vía del ferrocarril, entre la estación y la fábrica de gas. AF

El 23 de Setiembre, el Alcalde se dirige al Ministro de la Gobernación, solicitando la autorización para las obras del ferrocarril.

Se recibe la autorización el 30 de Noviembre.

31 de Octubre de 1896. Informe de la Comisión de Hacienda al Ayuntamiento.

Que de acuerdo con los acuerdos establecidos por el Ayuntamiento y la Compañía el 26 de Julio de 1894, desde esa fecha comenzó a correr el plazo anual de la renta de los terrenos que ocupan las manzanas 67 y 69 y parte de las calles Pedro Egaña y Amara. La superficie suma 10025 m², cuyo valor fijado anteriormente a razón de 45 pesetas m², asciende a 451.125 pesetas, a cuyo capital corresponde un interés anual ya acordado del 4 1/2 %, o sea 20.300,62 pesetas anuales.

Esta cantidad correspondiente al primer año no ha sido satisfecha el 27 de Julio del año pasado; ni tampoco la del corriente año, segunda anualidad, sumando ambas 40.601,24 pesetas, hallándose la Compañía en descubierto.

Tampoco ha abonado el valor de los terrenos de Morlans, inmediatos al gasómetro, que fueron adquiridos por el mismo, de los cuales ocupa dicha Empresa 2274 m², que al precio de 2,20 pesetas metro, que satisfizo el Municipio al comprarlos, tiene un valor de 5.002,80 pesetas.

Es oportuno recordar a la Compañía que el acuerdo consigna que el pago se hará por anualidades vencidas y sería garantizado por la Compañía con el depósito del necesario número de obligaciones hipotecarias, a cuya cláusula no se ha dado cumplimiento.

El 4 de Febrero de 1899, los representantes de la Compañía responden a la reclamación del Ayuntamiento, disculpándose por la tardanza, motivada por causas importantes. Que la Empresa ha atravesado por circunstancias críticas, que han mejorado sensiblemente y proponen para abono de la deuda lo siguiente:

- 1º. La Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, reconoce a favor del Ayuntamiento de San Sebastián, el total de tres anualidades, desde el 1º de Julio de 1895 o sea 81.202,48 pesetas.
- 2º. Para pago de dicha cantidad, la Compañía entregará 162 obligaciones hipotecarias y 202,40 pesetas en metálico.
- 3º. Estas obligaciones devengan un interés anual del 6%, pagaderos por semestres vencidos.
- 4º. Siendo este convenio oneroso para esta Compañía y poco o nada conveniente para el Ayuntamiento, estipulan otro nuevo más equitativo, más claro y más sencillo, sobre estas bases:
 - A) El Ayuntamiento, una vez obtenida la correspondiente obligación, venderá libremente a la Compañía el terreno ocupado por las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara y el trozo de calle comprendido entre ambas, que asciende a 8825 m² que a 45 pesetas metros suma 397.135 pesetas.
 - B) El pago se hará primero con 159 obligaciones en el acto de firmar la escritura de venta; segundo, 159 obligaciones al año siguiente y sucesivos hasta el completo pago.
 - C) Se garantiza este pago, depositando en el Banco de España de esa Ciudad, todas las obligaciones, de donde podrá el Ayuntamiento ir retirando a medida que vayan venciendo sus respectivos plazos.
 - D) Como de no ocurrir accidentes o circunstancias imprevistas, la línea quedará totalmente concluída y abierta antes de que se haya de abonar los últimos plazos, se descontará de estos el

importe de los 2000 metros que gratuitamente cede el Ayuntamiento a título de subvención.

Detalle que presenta el 20 de Febrero, el Arquitecto Jose Goicoa, sobre los terrenos de propiedad del Ayuntamiento, ocupados por la Empresa del ferrocarril, según plano.

Manzanas 67 y 69 y calle intermedia, deduciendo chaflanes.	8820 m ²
Calle del extremo meridional del ensanche.	840
Suman	9660 m ²
En la ensenada de Morlans, terrenos del gasómetro	1981 m ²

Tasación de estos terrenos

800 m ² de la manzana 67, fachada a la plaza, a razón de 73 pts. m.	58.400
1240 m ² de la manzana 67 fachada a la calle Easo a razón de 67 pts. m.	83.080
1000 m ² de la manzana 69 fachada a la calle Easo a razón de 63 pts. m.	63.000
890 m ² de la manzana 69 fachada a la calle Easo a razón de 57 pts. m.	50.730
5730 restantes a razón de 40 pts. m.	229.200
9660 m ² en total que suman	484.410 pesetas
1981 m ² en Morlans a razón de 2,50 pts. m.	4.952,50
11641 m ² total general	Suman 489.362,50 pesetas

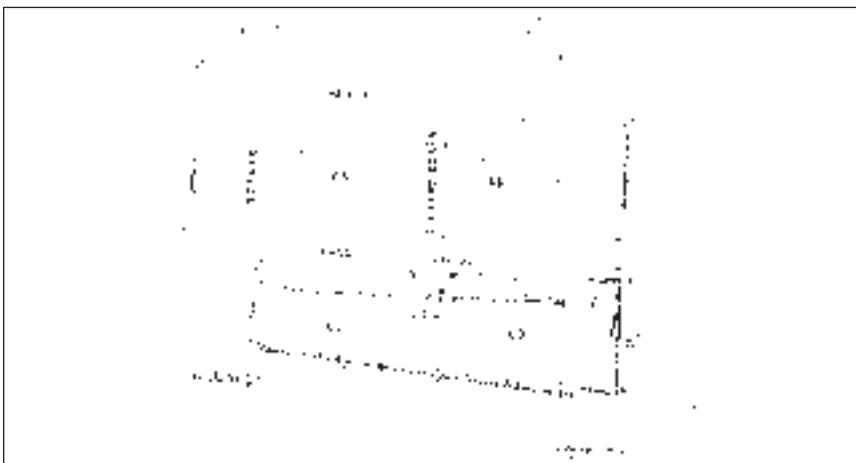


IMAGEN AG

7 de Marzo. Informe de las Comisiones de Hacienda y Obras, respecto al convenio con la Compañía, acerca de los terrenos ocupados por la Empresa.

Suplica la Compañía que de común acuerdo se formule un nuevo contrato por considerar el subsistente oneroso para la Compañía, así como también que por esta Corporación se le venda por 45 pesetas m² el terreno que ocupa la Estación, vías y otras dependencias del ferrocarril

Que las Comisiones de Hacienda y Obras, después de repetidas conferencias, celebradas con los representantes de la Compañía, medición y tasación de los terrenos objeto del contrato, de común acuerdo han formulado el proyecto de bases, según las condiciones señaladas en Febrero para el nuevo contrato, y la valoración efectuada por el Arquitecto Jose Goicoa.

El pago de esa cantidad 489.362,50 pesetas se hará entregando la Compañía a la firma del convenio, 160 obligaciones hipotecarias, otras 160 obligaciones cada año en los tres años siguientes y el quinto año 178 obligaciones y 362,50 pesetas en metálico.

Queda aprobado en sesión del Ayuntamiento de este día.

El 29 de Marzo, la Compañía comunica la aprobación por el Consejo de Administración, del plan presentado y que se proceda a redactar la correspondiente escritura.

16 de Mayo. Sesión del Ayuntamiento, con la presidencia del primer teniente de Alcalde en funciones de Alcalde, D. Jose Marqueze, dieciséis Concejales y tres asociados.

Dada cuenta del proyecto de bases del nuevo contrato con la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, aprobado el 7 de Marzo.

El Concejal Sr. Pavía, después de hacer varias manifestaciones en contra de las bases propuestas por la Comisión, presenta las siguientes enmiendas:

- 1^a. Que se proceda a nueva tasación de los terrenos, teniendo en cuenta los perjuicios causados al Ayuntamiento.
- 2^a. Que el pago de los terrenos por la Compañía del ferrocarril se verifique entregando de una vez directamente al Ayuntamiento todas las obligaciones.
- 3^a. Que se fije a la Compañía como máximo un plazo de tres años para la construcción de la estación, advirtiéndole que de no hacerlo, perderá el derecho de los 2000 metros de terreno que el Ayuntamiento da en concepto de subvención.

El Sr. Azaldegui aboga también por las dos últimas enmiendas, que a su juicio el Ayuntamiento no tiene las debidas garantías con el depósito en el Banco de las obligaciones para el caso de un fracaso, pues en caso de una quiebra no se considerarán esas obligaciones como propias, y por tanto la entrega debe hacerse al contado, directamente al Ayuntamiento, sin la graduación de los más años.

El Sr. Lerchundi opina igual.

El Sr. Lasquibar cree que deben darse facilidades a una Compañía que empiece, y no poner trabas.

El Sr. Rezola considera más factibles esos bonos que los anteriores, aunque no llenan todas las exigencias; el nuevo convenio es mejor. No le parece mal las enmiendas de Pavía y Azaldegui.

El Sr. Echenique dice que se podrían ceder los terrenos a la Compañía, obligándole a hipotecarlos hasta que entreguen todas las obligaciones.

Declarado suficientemente discutido el punto, se pone a votación la primera enmienda del Sr. Pavía. Resulta 1 a favor y 19 en contra. Puesta a votación la segunda enmienda, salen en pro 12, en contra 8. Queda aprobada la enmienda. La tercera enmienda del Sr. Pavía también se aprueba con 2 votos en contra.

Con cuyas dos enmiendas quedan aprobadas las bases del nuevo contrato, en todo cuanto no se oponga a lo dispuesto en las mismas, y se levanta la sesión.

El 19 de Mayo se comunica al Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril, el resultado de la sesión, haciendo constar que el pago de los terrenos se verifique entregando de una vez directamente al Ayuntamiento todas las obligaciones, y que se fija a la Compañía el plazo máximo de tres años para la construcción de la estación.

El 21 de Agosto, la Comisión de Hacienda celebra varias conferencias con el Consejero de la Compañía, respecto a la modificación de las bases B y C. De la primera están de acuerdo y la segunda, o sea el plazo de construcción en tres años, dada la situación económica de la Compañía, calculan que necesitarán quince años para realizar la estación, sin que quepa reducirlo en nada, aunque de poder hacerlo lo abreviarán.

La Comisión cree que eso no afecta a lo esencial del asunto y entiende que no debe ser causa de que se fustre el proyecto tan beneficioso para ambas partes, y debe el Ayuntamiento aceptarlo.

El 3 de Octubre se aprueba en sesión de la Junta Municipal, aunque expresando varios Concejales que el plazo de quince años es excesivo.

La estación había sido construída apresuradamente y las instalaciones quedaron con carácter provisional. Se levantó un gran edificio de una sola planta y estructura de madera con cerramiento en ladrillo y cubierta a dos aguas. Junto a este gran barracón, que reunía los más diversos servicios, como taquillas, sala de espera, bar, facturación de equipajes y mercancías de gran velocidad, así como los despachos para el Jefe de estación, telégrafo y otros. Además de otros edificios menores como talleres, almacenes de mercancías de pequeña velocidad, casillas de guarda agujas, etc.¹⁷.



IMAGEN (AH)

El 5 de Diciembre, el Sr. Resines comunica a la Corporación que la Compañía del ferrocarril ha entregado 162 obligaciones hipotecarias y 202,48 pesetas en metálico, correspondientes a las 81.202,48 pesetas que figuraban en el proyecto anterior, y que han sido depositadas en la Caja de Ahorros Municipal.

17 de Mayo de 1900. Escritura de venta ante el Notario José Francisco Orendain de San Sebastián, por el Ayuntamiento de San Sebastián y la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, de terrenos sitios en el punto de Amara de esta Ciudad.

Son objeto de este contrato, concretamente.

17. Juanjo OLAIZOLA. Revista la Fuente de la Salud.

Manzana nº 67, de 3654 m² 95 c. que confina al N. por la calle Moraza, al Sur calle Pedro Egaña, E. calle Easo y O. camino público que conduce a la fábrica de gas.

Manzana nº 69, de 4455,67 m², linderos al N. calle Pedro Egaña (trozo que se suprime) S. calle meridional del ensanche, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas. Trozo de la calle Pedro Egaña, comprendido entre las manzanas 67 y 69; tiene 700 m², linderos N. manzana 67, S. manzana 69, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas.

Trozo de vía pública aún sin nombre, designada calle meridional del ensanche; 849,38 m², linderos N. manzana 69, S. terrenos del ferrocarril Elgoibar San Sebastián y del Ayuntamiento de San Sebastián, E. calle Easo, O. camino de la fábrica de gas.

Tienen en junto 9660 m² y constituyen una sola finca; confina al N. calle Moraza, S. terrenos de la Compañía del ferrocarril y del Ayuntamiento, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas.

Una porción de terreno, finca rústica en el punto llamado Morlans, de 1981 m²; confina N. con terrenos propios del Ayuntamiento, S. con vías del ferrocarril, E y O. terrenos del Ayuntamiento.

Que el Ayuntamiento adquirió las manzanas 67 y 69 a D. Juan Siese y Hermanos Zavala, en escritura del 20 de Abril de 1987, quedando de dominio del Ayuntamiento.

El precio estipulado es de 489.362,50 pesetas

El Alcalde recibe en este acto 362,50 pesetas en dinero y las restantes 489.000 pesetas en 978 obligaciones hipotecarias del mencionado ferrocarril, en bloques de 160 obligaciones, con cupones vº 1 de Julio de 1900 hasta Julio 1905.

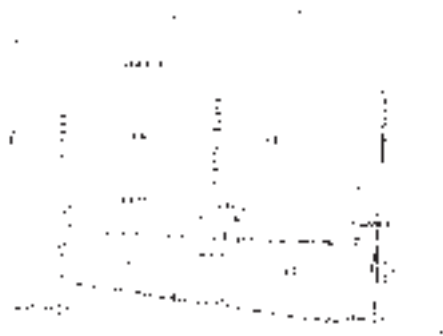


IMAGEN (AI)

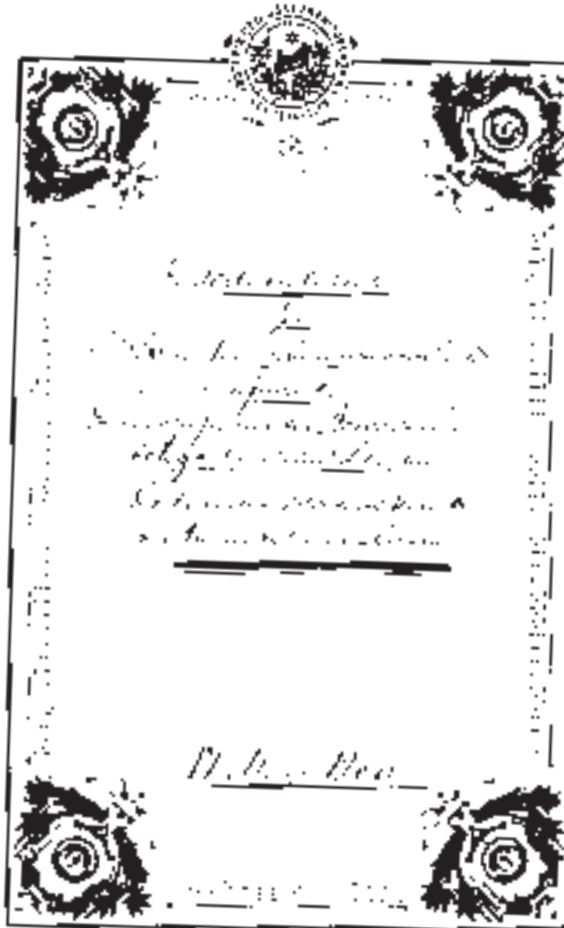


IMAGEN 10

14 de Febrero de 1902. Los Ingenieros de la Compañía del Tranvía San Sebastián a Hernani y del ferrocarril San Sebastián a la frontera francesa, se dirigen al Alcalde de San Sebastián solicitando la aprobación del proyecto de construcción de un puente mariner para respetar las servidumbres de navegación y desagüe a los arroyos Morlans y de Santiago, a través de la explanación de las vías de los expresados tranvías y ferrocarril, en la confrontación de la fábrica de gas del Ayuntamiento.

Teniendo presente la imposibilidad de habitar, por razón de los desmontes llevados a cabo para explanar terrenos para la fábrica de gas, se

encuentra la casa denominada Beroguchi, propiedad del Ayuntamiento y situada en el escarpe del monte de Puyo, sin acceso alguno y amenazando derrumbarse sobre el camino de servicio de la finca del Sr.Arteaga, piden permiso para demoler la citada casa, por cuenta de las Compañías, con la obligación de entregar al Ayuntamiento el maderamen, la cubierta y el material de puertas y ventanas, con la condición de que se les permita el préstamo de las tierras del monte para practicar los terraplenes del río Urumea para las dos líneas.

El puente marineró consta de un tramo metálico de siete metros de luz. El intradós (superficie cóncava del arco o bóveda) de las cuchillas queda a una cota de 4,50 metros sobre la bajamar viva. Se proyectan dos canales para los dos arroyos antes citados, excavados en el terreno ocupado por los taludes revestidos que sostienen el paso público contiguo a la fábrica de gas. El ancho de la solera de los canales será de tres metros al nivel de la bajamar viva. Se proyecta un nuevo camino carretil para el servicio de las riberas, puesto que el actual que cruza a nivel el paseo, queda ocupado por las obras proyectadas.

20 de Febrero, informe de Marcelo Sarasola, Ingeniero de Obras Municipales.

Examinado el plano presentado por la Compañía, observo que la vía del ferrocarril a la frontera, arranca un poco al sur de las últimas agujas del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, y algo más al norte que el paso a nivel de la carretera que va al gasómetro. Ocupa esta carretera hasta el origen de la rampa, y separándose veinte metros del puente de Morlans, pasa a ceñirse a la ladera de Puyo, entrando en la vega de Loyola en suave curva por delante y casi al contacto de los caseríos Portucho y Juanindegui, tratando de evitar el cauce de la marisma por su parte ancha, quedando en libertad el Municipio para realizar el ensanche que tanto le preocupa por esas marismas, cuya concesión se halla acordada en principio.

La realización de esta vía lleva consigo la construcción de dos puentes para el paso de las aguas de los arroyos Morlans y Anoeta. Se ha buscado evitar cimentaciones sobre fango y buscando roca firme. Proyéctase a este fin desviar el arroyo Morlans, pero creo sería conveniente encauzarlo para evitar un rincón sucio. Nada hay que objetar a la disposición del pontón del arroyo Anoeta, pues aunque resulta muy brusca la variación de dirección de las aguas, son estas en muy exigua cantidad.

El trazado ocupa la carretera del gasómetro a partir del paso a nivel hasta la rampa, y la Empresa del ferrocarril San Sebastián a la frontera se propone sustituir por otra que presente iguales condiciones. El cierre de la carretera actual junto al paso a nivel, no ocasiona daño alguno ni lesiona intereses.

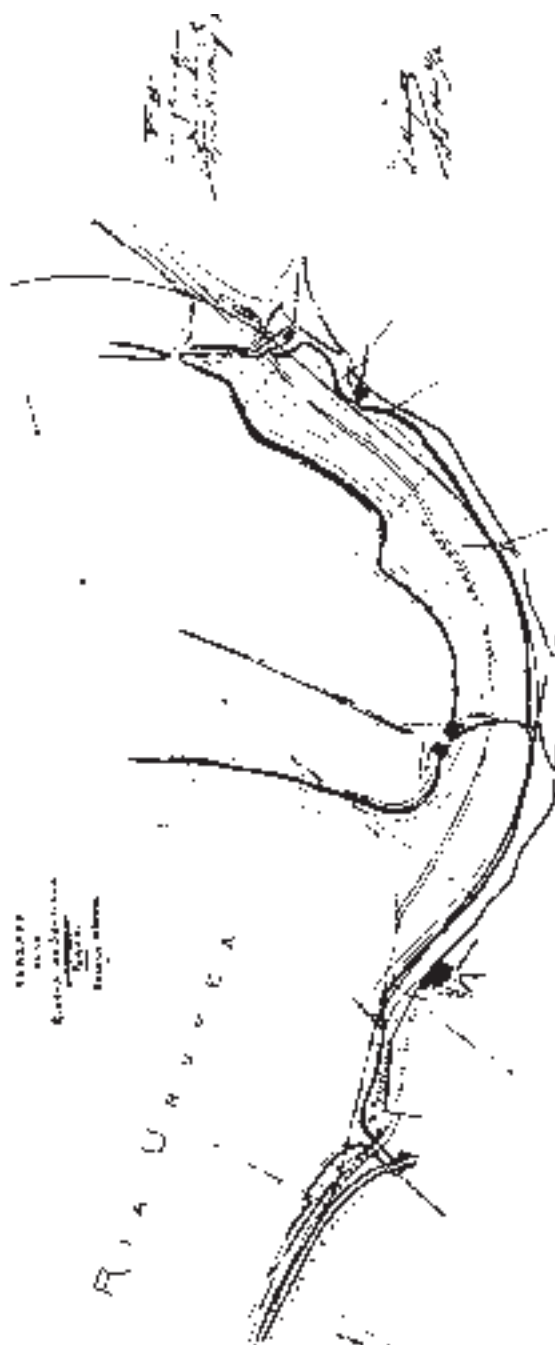


IMAGEN AK

No veo inconveniente alguno en acceder al derribo gratuito de la finca Beroguchi, entregando al Municipio el maderamen, cubierta y cuanto pueda ser útil.

El 3 de Marzo, la Comisión de Obras es conforme con el informe del Ingeniero y propone al Ayuntamiento se aprueben los planos de la Compañía.

Así lo aprueba en sesión del día 4.



IMAGEN AJ. Los caseríos Juanindegui y Portucho citados en el informe del Sr. Sarasola y que figuran en el plano del Trazado de la Ribera de Santiago.

El 23 de Abril de 1906, el Ingeniero Jefe de la 1ª División, comunica el Real Decreto de esta fecha.

Visto el proyecto de estación común para las dos líneas San Sebastián Deva y San Sebastián frontera francesa, presentado por los dos concesionarios de estas líneas, de común acuerdo, tomando por base la actual estación de la primera de dichas líneas, con ampliación de servicio motivada por la segunda.

Se acuerda que dichas Compañías de ferrocarril entablen las gestiones que correspondan ante el Ayuntamiento de San Sebastián, a fin de que éstas puedan solucionar su petición.

16 de Diciembre de 1911. Escrito dirigido al Alcalde de San Sebastián por Francisco Alfonso y Goñi, vecino de Bilbao, Subdirector de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, sucesora legítima de la extinguida Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián y subrogada en sus derechos y obligaciones por contrato de fusión otorgado el 5 de Noviembre de 1906 y aprobado por RO del 28 de Agosto de 1908, quien expone.

Que en sesión del 3 de Octubre de 1899 se aprobó un convenio entre esa Corporación y la extinguida Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, la cesión gratuita a su favor, en concepto de subvención, de 2000 m² de terreno o su equivalente, bien en obligaciones de la misma entidad ferroviaria o bien en metálico.

Hasta la fecha, el Ayuntamiento no ha cumplido el compromiso y propone el firmante le sea aumentado a 3351,50 metros los 2000 comprometidos.

El 23 de Febrero de 1912, el Letrado, emitiendo el informe que se le pide, respecto a la proposición de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, pasa revista a los acuerdos anteriormente suscritos con la Compañía. Que efectivamente el día que se abrió a la explotación la línea, se debería haber hecho efectiva la subvención, devolviendo el importe de los 2000 metros.

Por lo que se refiere a la proposición de la Compañía, sobre los 3351,50 metros, si el Ayuntamiento cree conveniente aceptar, necesita autorización del Gobierno, conforme al artículo 85 de la Ley Municipal, pues afectan a terrenos del Municipio.

3 de Julio de 1913. El Director Gerente de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, Julio de Igartua, se dirige al Alcalde, remitiéndole plano de coches automotores y remolques que la Compañía ha de poner en circulación, desde la estación de Zarauz hasta la Plaza de Guipúzcoa de esta Ciudad y viceversa.

Tanto los motores como los remolques, son elegantes y no han de decir de los demás tranvías que circulan por la Ciudad. Son accionados por motor de gasolina. No hay por tanto humos. Dichos coches circularán de Amara a la Plaza de Guipúzcoa y viceversa, por la línea del ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hernani, a partir de la segunda quincena del corriente mes de Julio.

Pide autorización para circular por las calles de San Sebastián.

El 23 de Julio, de acuerdo con el informe del Ingeniero de Obras Municipales, se aprueba en sesión de este día.

En Agosto de 1912, para cumplimentar la cláusula del contrato de venta con el Ayuntamiento, la Compañía acordó convocar concurso de proyectos para el edificio de viajeros. Se adjudicó al Sr. Eizaguirre y se le encargó la redacción del proyecto para su traslación al Ayuntamiento.

3 de Septiembre. Informa la Comisión de Obras que la Compañía del ferrocarril ha presentado el proyecto de construcción de la nueva Estación de Amara. Este proyecto puede obedecer al deseo de la Compañía, a cumplir el compromiso que con VE tiene contratado, de construir la Estación definitivamente en un cierto plazo, y conociendo las peticiones de vecinos de aquel barrio para que se construya la estación en terrenos más apartados del lugar que hoy ocupa, se podría tal vez satisfacer los deseos de todos si se pudiese trasladar la Estación actual a otro punto.

La Comisión propone se inste a la Compañía para que diga si es factible el traslado y si lo fuese, ver la forma, modo y tiempo necesario para hacerlo, y en su consecuencia la prórroga que se pudiera conceder para el cumplimiento del contrato actual.

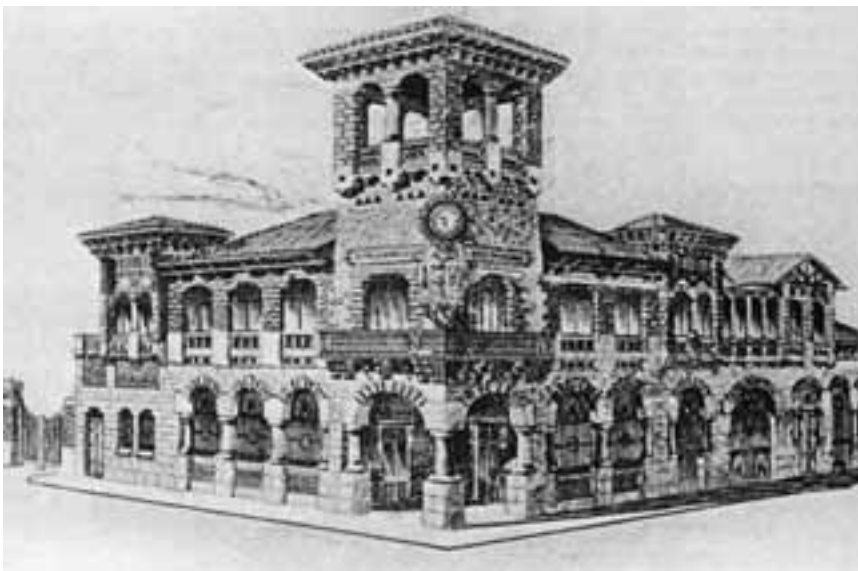


IMAGEN AL Proyecto de nueva estación de Amara (S.S.) de los ferrocarriles Vascongados presentado en concurso en el año 1912

Queda aprobado, con voto en contra del Sr. Torres, que cree que todo esto no es mas que el medio de alargar el plazo para la construcción de la Estación.

El 15 de Octubre, el Concejal Sr. Asqueta, en la sesión del Ayuntamiento, advierte que la construcción de la Estación por parte de la Compañía, tiene un plazo que expira en 1915 y si no lo hace, tendrá que revertir los terrenos, y sobre esto se está tratando.

El mes de Marzo de 1914, la Compañía presenta al Ayuntamiento el estudio de un nuevo emplazamiento, con las condiciones de que los terrenos sobrantes al retirarse la Estación quedarían en propiedad del Ayuntamiento. Que éste proporcionaría el nuevo terreno necesario para la construcción de la Estación y se debería comprometer a construir por su cuenta todo lo proyectado en los plazos remitidos: andenes, vías, edificios, etc. y cedería gratuitamente la propiedad de los mismos a la Compañía..

8 de Abril de 1914. Informa la Comisión de Obras. que ni por la forma ni por el sacrificio que supone para el pueblo de San Sebastián, puede aceptarse la proposición de la Compañía para el nuevo emplazamiento de la Estación de Amara, y debe desecharse esa proposición, dejando cortadas todas las negociaciones.

El Sr. Luzuriaga expresa que el asunto ha pasado por muchos contratiempos porque la Compañía entiende las cosas a su manera. Los vecinos de la calle Easo suplicaron que se trasladase más allá la Estación del ferrocarril, y como en efecto interrumpe el ensanche que trata de llevarse a cabo en Amara, se autorizó a que se hicieran gestiones con la Compañía y empezaron las conferencias.

Se les envió el nuevo reglamento y transcurrió el tiempo. En cuanto al nuevo proyecto que ha presentado la Compañía en el nuevo emplazamiento propuesto, ha causado mal efecto porque para un presupuesto de Estación en el emplazamiento actual de 200.000 pesetas, han presentado otro que costaría de dos millones y medio a tres millones de pesetas, para que lo haga a su cuenta el Ayuntamiento, cuando los terrenos que quedarían para el Ayuntamiento no valen 1.800.000 pesetas, lo que ha parecido absurdo

Se les presente la siguiente enmienda. El Ayuntamiento no puede aceptar ninguna solución a base de que todas las obras sean a sus expensas. Si la Compañía desea otras soluciones y quiere presentarlas, puede hacerlo en el plazo de dos meses, entendiéndose ampliado el plazo en que la Compañía tiene que construir la Estación, hasta que presente nueva solución.

Se acuerda que la nueva Estación debe realizarse en el plazo de quince años, próximo ya a expirar. Se transcribió a la Compañía el informe de

la Comisión de Obras del 4 de Septiembre, referente a la instalación de la Estación a otro punto, en vista de las peticiones de los vecinos.

La Compañía contesta que no le convenía alejarse, aunque está dispuesta a estudiar el asunto.

El 1 de Junio, la Compañía del ferrocarril San Sebastián a la frontera francesa, solicita permiso para la instalación provisional de un muelle y almacén de mercancías, en tanto se resuelva con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados el asunto del emplazamiento y construcción de la nueva Estación de Amara.

Se le contesta que la construcción que se levante dependerá de la suerte que corra el asunto del emplazamiento y construcción de la nueva Estación de Amara ya en período de estudio con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, teniendo por tanto la obra carácter provisional.

El 13 de Enero de 1915, la Compañía del ferrocarril ha presentado un nuevo proyecto de emplazamiento de la Estación de Amara, proyecto que comprende tres soluciones denominadas A B y C

La Comisión de Obras, después de ver el informe del Ingeniero y Arquitecto de Obras Municipales, estima que entre las soluciones presentadas, la que lleva la letra A puede ser el punto de partida para la negociación del Ayuntamiento con la Compañía. Pero antes estima se dirija a la Compañía del ferrocarril de San Sebastián a la frontera , para que dé su aprobación a la solución A, pues está en la misma zona .

Se entablan discusiones entre los Concejales.

El Sr. Torre dice que el Ayuntamiento ha cumplido con la Compañía sus compromisos, pero no así la Compañía que quedó en construir la Estación para Mayo de 1915. Hoy no puede desenvolverse, pues nadie podía suponer el incremento que iba a tomar, y en el proyecto que presenta tiene que gastar más de dos millones y pide auxilio. Opina que no se debe aceptar, pues considera que sin subvención, la Compañía vaya a hacer un gasto de dos millones.

El Sr. Navas dice que se trata de consultar a la Compañía de la Frontera, caso de que el Ayuntamiento aceptara el proyecto A, y ello no implica aprobación de ese proyecto, porque se subordina al plan de ensanche que se apruebe; no debe haber inconveniente en aceptar el informe.

El Sr. Luzuriaga manifiesta que el Ayuntamiento dio a esa compañía 2000 m² de terreno y concedió un plazo para que hiciera una Estación en consonancia con los edificios de San Sebastián, cuyo plazo expira en Mayo de este año; hace dos años presentó el correspondiente proyecto para esa construcción, donde está enclavada la actual, pues los vecinos solici-

taron que se emplazara en otro punto. La Comisión estudió el asunto y aunque años atrás se creyera conveniente ese lugar para Estación, ahora no se considera así, y se invitó a la Compañía a que presentara un proyecto de vías, materiales, etc.

La Compañía insistió en ejecutar la Estación donde se encuentra en la actualidad, y por fin, en vista de los deseos del Ayuntamiento, ha presentado tres proyectos, los que la Comisión considera que la A es la mejor.

Se aprueba el informe con dos votos en contra.

5 de Febrero. La Compañía del ferrocarril a la Frontera francesa ha contestado afirmativamente al acuerdo del día 13 de Enero.. La Comisión de Obras es de parecer se acuse recibo, dejando para más adelante la resolución que en ella se establece.

19 de Enero de 1916. El Ayuntamiento no concedió el emplazamiento de la Estación. La Compañía presenta otro proyecto, pero como el punto señalado afecta al nuevo ensanche de Amara, está supeditado a él.

7 de Marzo de 1917. La Comisión de Obras ha estudiado detenidamente los proyectos de la Compañía del ferrocarril y de acuerdo con los técnicos Balanzart y Alday, encuentra que aunque el proyecto A es el más aceptable, al Ayuntamiento no le conviene la aceptación de este emplazamiento porque está situado en la parte más estrecha de unión de los dos ensanches y no se habrá conseguido más que retirar a 200 metros todos los inconvenientes que tiene la Estación actual, que es un borrón para San Sebastián.

Estudiados los nuevos emplazamientos que pudieran señalarse para la Estación, la Comisión de Obras encuentra que el único punto en que el Ayuntamiento podría consentir su construcción, sería en el barranco de Morlans, conforme al dictamen de la Junta Técnica que informó en el concurso de proyecto para la nueva Estación de Amara. Así se propone se haga saber a la Compañía, que el Ayuntamiento vería con gusto la Estación situada en ese lugar.

Así se mejoraría la línea, porque se evita el paso a nivel y la gran pendiente de arranque, siempre que fueran de cuenta de la Compañía la ejecución de las obras y gastos de traslado. Si la Compañía no aceptase este sitio, el emplazamiento de la Estación de Amara sería el mismo de la actualidad.

El 16 de Mayo, la Compañía contesta al acuerdo del Ayuntamiento del 7 de Marzo, aduciendo varias razones de orden técnico y administrativo para rehuir la idea de establecer la Estación de Amara en terrenos de Morlans, y aboga por la fijación de esa Estación en otro sitio y presenta soluciones.

La Comisión de Obras estudiado el problema cree que si no puede señalarse Morlans, por las dificultades que para ello existen, lo conveniente para el Ayuntamiento, ya manifestado anteriormente, que el emplazamiento de la Estación sea el mismo que en la actualidad y por tanto se estudiarán los planos presentados en su día por la Compañía.

28 de Noviembre. La Comisión de Obras estudia los planos presentados por la Compañía para el mismo emplazamiento y considera que responden al objeto que se destinan, y visto el informe del Arquitecto Municipal, cree la Comisión que puede aprobarse.

Un Concejal discrepa, ya que esos planos a su parecer no responden por su monumentalidad ni estética a una Ciudad como San Sebastián que tiende a adquirir edificios que sin salirse de la armonía que deben guardar con los próximos, sean verdaderamente importantes por su gusto arquitectónico y fábrica. Opina que se solicite de la Compañía nuevos planos más conformes con el carácter de construcción de San Sebastián.

El Sr. Cruz reconoce que el edificio propuesto es bonito pero no es propio para ese sitio. En Bilbao no luce y le parece que aquí sería un borrón.

La Comisión de Obras no tiene otro remedio que aprobar, pues no ha de desdecir de los edificios que le rodean, en los que no hay nada de ornato. El Jurado escogió el que más le gustó. No podemos obligar a que la Compañía presente otro.

Se aprueba el informe con ocho votos en contra.

6 de Febrero de 1918. La Compañía del ferrocarril ha contestado al acuerdo del Ayuntamiento de aprobar los planos presentados para la instalación de la Estación de Amara, diciendo que el 23 de Julio de 1903 en que hicieron aquella .presentación, hasta el 28 de Noviembre último en que se aprobaron por VE dichos planos, han ocurrido tantas alteraciones en los precios de los materiales y dificultades en su adquisición, que no permiten realizar las obras hasta tanto que las circunstancias anormales desaparezcan, por lo que estiman ante este caso de fuerza mayor, que es de justicia y equidad se les otorgue los medios necesarios para que puedan emplear su compromiso en condiciones normales.

La Comisión de Obras no puede informar sobre esta cuestión sin tener más datos de juicio y cree que se debe pedir a la Compañía concrete la fecha en que puede darse comienzo a aquel plazo, pues en la indeterminación en que deja su proposición, es difícil sino imposible que pueda dar cumplimiento a sus exigencias en el tiempo y condiciones apetecidas.

Así la estación primitiva, el barracón de madera y ladrillo, quedó en servicio durante muchos años.



IMAGEN AM

El Ingeniero Municipal, Juan Machimbarrena, en un libro publicado en 1945 y en el capítulo correspondiente a la Estación de Amara, resumía y concretaba la situación en que quedó la cuestión.

Era obligación contraída por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, ante el Ayuntamiento, la sustitución del actual barracón de Amara por una verdadera estación construída de fábrica en el mismo emplazamiento. A ese efecto había destinado la Compañía una cantidad del orden de 400.000 pesetas e incluso había celebrado un concurso de proyectos cuya adjudicación llegó a efectuarse.

Todo esto sucedía en la segunda decena del corriente siglo. Por aquel entonces había tenido lugar el primer concurso de proyectos para el ensanche de Amara y con este motivo, el Jurado dictaminador de los proyectos, emitió un dictamen unánime, propugnando por el traslado de la estación de Amara al llamado caño de Morlans, junto a la fábrica municipal de gas.

Coincidiendo con la emisión de ese dictamen técnico, la Compañía disponíase a comenzar las obras de la nueva estación en el emplazamiento de la barraca provisional, pero entonces el Ayuntamiento, impresionado por el informe del Jurado, se opuso resueltamente, buscando un aplazamiento durante el cual estudiar a fondo la definitiva ubicación del edificio.

La Compañía del ferrocarril no lo entendió así y si desistió de emprender la construcción de la obra proyectada, levantó acta notarial de la oposición Municipal contra su propósito de erigir la estación.

Han pasado alrededor de treinta años desde entonces, y en ese largo período, lo que primitivamente era un humilde barracón provisional, levantado en un descampado de las afueras de la ciudad, se ha trocado a fuerza de tiempo, abandono y ausencia de todo entretenimiento, en algo intolerable, en un verdadero desprestigio, tanto para la Compañía del ferrocarril, obligada a construir la estación, como para el Ayuntamiento que pacientemente lo ha soportado.

En ese largo tiempo, la población se ha extendido, ha rodeado el vetusto pabellón y lo que antiguamente pudo permitirse por su ubicación alejada de la zona urbana y su carácter provisional, hoy resulta inadmisibile.

En Septiembre de 1943 el mismo Ingeniero Machimbarrena por deseo del Ayuntamiento, presentó un estudio de edificación de la estación, con tres posibles soluciones en el emplazamiento actual. Tampoco tuvo continuidad.

Y termina su estudio señalando que la Empresa del ferrocarril estaba obligada a sustituir el barracón provisional por una estación definitiva y sería pueril pretender que esta obligación quedó cancelada por el episodio del acta notarial.

Si hasta ahora se han guardado por el Ayuntamiento a esa Entidad ferroviaria complacencias exageradas, ha podido en parte ser debido a la consideración de su endeble y a veces angustiosa situación financiera. Hoy la situación ha cambiado y no existen razones ni pretextos para demorar el cumplimiento de una obligación que no puede ser más lógica: la de construir la estación que falta en el lugar del trayecto tal vez más importante del ferrocarril¹⁸.

Transcurrieron los años y la estación primitiva, el viejo barracón seguía allí mismo. Hasta que ya definitivamente y después que en 1982 el Ayuntamiento de San Sebastián impulsara el viejo asunto de la renovación, el proyecto tomó visos de realidad.

El proyecto fue planteado por la Sociedad Pública Ferrocarriles Vascos S.A. con el acuerdo del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Donostia.

El Arquitecto Xabier Unzurrunzaga fue el responsable del proyecto, así como autor del plan de ordenación de la nueva Plaza de Easo, lugar donde siempre estuvo implantada la estación. El edificio y su entorno era el adecuado a la categoría y dignidad de los edificios colindantes. Desaparecía para siempre el vetusto barracón.

18. Juan MACHIMBARRENA Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro. Madrid 1945, pp. 237, 249.

Las obras dieron comienzo en 1988 siendo oficialmente inaugurada el 27 de Junio de 1990. El coste total de la obra fue de 481.253.164 pesetas y fue sufragado en su totalidad por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco¹⁹.

Epílogo

La historia del ferrocarril no tiene fin; en estas páginas sólo hemos conocido su prehistoria, los primeros balbuceos.

Los adelantos de la técnica también han afectado grandemente al ferrocarril. Las pesadas máquinas de vapor, fueron evolucionando hacia locomotoras más ligeras, más potentes y veloces; luego vinieron los trenes eléctricos, con diseños cada vez más modernos y elegantes. En nuestro tiempo, ya se comienza a establecer los trenes de alta velocidad, y se habla de la posibilidad de ferrocarriles sin rieles.

Precisamente el proyecto de tren de alta velocidad que ha de afectar a nuestro territorio, supondrá en algunas zonas la instalación de nueva línea férrea y las consiguientes obras de terraplenado, túneles y otros, que afectarán sensiblemente a nuestro entorno, ya bastante saturado de vías de comunicación, fábricas y roturas ambientales.

Se ha planteado que el tren de alta velocidad tenga su estación en Astigarraga, y San Sebastián se una a ella con un tren o tranvía lanzadera.

Y se establece en seguida la pregunta. ¿No luchará y trabajará el Ayuntamiento de San Sebastián, como sus antecesores en el siglo XIX, para que ese tren pase por nuestra Ciudad?

En los comienzos de proyectos de ferrocarriles en España, hacia 1850, cuando se confirmó el trayecto de Madrid a Irún por San Sebastián, en esta historia puede verse cómo los donostiarras y guipuzcoanos se esforzaron denodadamente hasta conseguir que el ferrocarril pasara y tuviera estación en San Sebastián.

Aprendamos la lección; la ciudad, el Ayuntamiento y sus fuerzas vivas, han de procurar por todos los medios que el tren de alta velocidad venga a San Sebastián. Lo que hace 150 años se consiguió, hoy cara al siglo XXI, en el de la alta tecnología, ¿quedará la ciudad al margen?

19. MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. Información por e-mail. ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13. Ferrocarriles. Expedientes 1778.2 - 1979.11,12 - 1981.1,2,3. 1985.2,12,15. Actas de Sesiones. 1890 a 99 - 1913 a 18.

Bibliografía

Ferrocarril del Norte

- ARCHIVO FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Madrid.
- BARRENA, Elena. Libro Hemen de la Kutxa.
- COMIN Y OTROS. Francisco. *150 años de la historia de los ferrocarriles españoles*.
- ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Volumen XIII. *Ferrocarril*.
- GONZALEZ PORTILLA, MONTERO Y OTROS. *Ferrocarriles y desarrollo. 1856-1914*. Universidad del País Vasco. Bilbao 1995.
- MACHIMBARRENA, Juan. *Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro*. Madrid 1945.
- OLAIZOLA, Juanjo. *Gipuzkoako trenak*. Bertan. Diputación Foral de Guipúzcoa. Departamento de cultura 1995.
- REDER. Gustavo. *Historia de la tracción a vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte*. Madrid 2000.
- ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociados 8.12.13.14. Actas de sesiones.

Ferrocarriles Vascongados

- ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI Volumen XIII. *Ferrocarriles Vascongados*.
- MACHIMBARRENA, Juan. *Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro*. Madrid 1945.
- MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. Información por e-mail.
- OLAIZOLA, Juanjo. *La estación de Amara*. Revista la Fuente de la salud.
- SALMERON Y OLAIZOLA. *Ferrocarriles Vascos*. Barcelona 1990.
- ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13. Actas de sesiones.

Procedencia de las ilustraciones

FERROCARRIL DEL NORTE

- A HISTORIA DE SAN SEBASTIAN. Gómez Piñeiro y Saez Garcia. Diputación Foral de Guipuzcoa. Departamento Economía y Turismo 1999, p. 226.
- B ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN (AMSS) Sección D. Negociado 13. Expediente 1976.7.
- C ARCHIVO GENERAL DE GUIPUZCOA. TOLOSA. JD IT 622 G 4.

- CC SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 106.
- D GRABADOS Y PLANOS. Arbelaz, p. 119.
- E DOCUMENTOS CARTOGRAFICOS-HISTORICOS DE GUIPUZCOA. Vol. I Piñeiro, Orella y otros, p. 217.
- F FOTOS DEL AUTOR.
- G DE BILBAO A SAN SEBASTIAN. Fernando Altube. Caja de Guipuzcoa 1987.
- H FOTO DEL AUTOR.
- I AMSS. S D. N 14. E 1975-21.
- J ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol. XLIII, p. 408.
- K ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol. XLIII, p. 396.7.
- L HOMENAJE A JOSE BERRUEZO. Caja Ahorros Municipal de SS. 1989, p. 84.
- LL ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
- M AMSS.
- N SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 43.
- Ñ RECUERDO DEL VAPOR EN RENFE. Laurence G Marshall 1998.
- O AMSS. SD. N 8. E 1961.4.
- P COLECCIÓN J. L. SANCHEZ.
- Q FRAGMENTOS DE LA AUTOBIOGRAFIA DE UN NONAGENARIO. Manuel Celaya, p. 113.
- R FOTOTECA KUTXA. 1426- 24 (2)
- S AMSS. SD. N 13. E 1979.7
- T SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 42.
- U SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 42.
- V AMSS. SD. N 12. E 1991.6
- X COLECCIÓN J.L. SANCHEZ.
- Y FOTOTECA KUTXA 29-32 (1581.1).
- Z AMSS. SD. N 12. E 1992.1.
- AA FOTOTECA KUTXA 436. 26 (70591.11).
FERROCARRILES VASCONGADOS.
- AB AMSS. SD. N 13. E 1979.11.
- AC AMSS. SD. N 13. E 1981.1.

AD AMSS.

AE FERROCARRILES VASCOS. Salmerón y Olaizola.

AF FRAGMENTOS DE LA AUTOBIOGRAFIA DE UN NONAGENARIO.
Manuel Celaya, p. 103.

AG AMSS. SD. N 13. E 1985.15.

AH REVISTA LA FUENTE DE LA SALUD.

AI AMSS.

AJ EL URUMEA Y LOS PUERTOS DONOSTIARRAS . Ricardo Izaguirre.
Pasajes San Pedro, p. 24.

AK AMSS. SD. N 13. E 1985.15.

AL ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol XIII, p. 328.

AM COLECCIÓN J: L. SANCHEZ.